ولما كان ما ينتظر أن تنقله مؤسسة مصر للطيران سنة ٢٠١٠ هو عشرة ملايين ونصف مليون راكب ، وكان عدد السياح الذين يتم نقلهم على طائرات المؤسسة يمثل ٣٠٪ من مجموع الركاب (وفقا لاحصائيات المؤسسة) يكون من المتوقع أن تنقل المؤسسة ٣.٥ مليون سائح سنة ٢٠١٠ كما ينتظر أن يتم نقل ١.٥ مليون سائح على رحلات شركات الطيران الأجنبية والرحلات العارضة .

توقعات تطور حركة البضائع حتى عام ٢٠١٠ :

يستفاد من بعض احصائيات عن حركة الشحن بمصر ، ومعدلات النمو السنوى المتوقعة للصادرات المصرية ، مايأتى :

– زاد حجم حركة الشحن الجوى خلال عام ١٩٨٢ ، فبلغ ٢.١ مرة مما كان عليه خلال عام ١٩٧٢ .

– بينت دراسات الياتا عام ١٩٨٣ أن معدلات النمو بعد ١٩٨٣ هى كالآتى :

١٩٨٣	٣.٤٪
١٩٨٤	٨.٥٪
١٩٨٥	٧.٤٪

بعد ذلك حتى ١٩٩٢ – ٦.١٪ فى المتوسط .

– وبالنسبة لحركة الشحن بين أوربا والشرق الأوسط :

١٩٨٣	٣.٥٪
١٩٨٤	١١.٣٪
١٩٨٥	٨.٤٪

بعد ذلك حتى ١٩٩٢ – ١١.٥٪ فى المتوسط .

توقعات حركة الشحن فى مصر :

تتولى عمليات الشحن الجوى فى مصر ، عدد من الشركات الأجنبية ، بجانب الشركات المصرية .

وقد تطور حجم الشحن كالآتى :

١٩٨٣	١٢٥٠٠٠ طن
١٩٨٥	٢١٠٠٠٠ طن

التوقعات الخاصة بنمو حركة الشحن الجوى فى مصر ، على أساس نسبة ١١.٥٪ سنويا :

١٩٩٠	٤٢٥٠٠٠ طن
١٩٩٥	٦٨٥٠٠٠ طن
٢٠٠٠	٨٠٠٠٠٠ طن
٢٠١٠	١٠٠٠٠٠ طن

ولايبدو حتى الآن أن هناك مشكلة فى توفر الطائرات اللازمة لمواجهة هذا النمو ، ولكن الواضح أن المنطقة المخصصة لخدمة هذا النشاط فى مطار القاهرة يزداد ازدحامها .

وطبقا لمعدلات النمو المتوقعة ، فان الأمر سيحتاج مستقبلا الى مساحات تعادل أربعة أضعاف المساحات المتاحة حاليا لذلك . وقد يكون من المناسب تخصيص أحد المطارات القريبة من القاهرة لعمليات شحن البضائع .

السياسات المقترحة

تنظيم النقل الجوى :

ينقسم النقل الجوى الدولى الى قسمين :

– النقل الجوى الدولى المنتظم للركاب والبضائع .

– النقل الجوي الدولى العارض للركاب والبضائع .

ويحكم النقل الجوى والعارض « الاتفاقية الدولية للعبور » ويؤدى كل منهما دورا رئيسيا فى التنمية الاقتصادية لمصر ، عن طريق ما يهيئه من وسيلة سريعة مريحة ومناسبة لنقل السياح من البلاد المصدرة لهم الى مصر ، وكذلك مايتيحه من وسيلة أمينة لتصدير الفواكه والخضروات والمعلبات والمصنوعات المصرية الى الأسواق الخارجية .

ومن هذا المنطلق ، وحتى يمكن للخطوط الجوية المصرية الامتداد الى بلاد العالم التى ترتبط بها مصر : اقتصاديا واجتماعيا وعمرانيا وسياسيا – فقد عقدت خمسا وثمانين اتفاقية ثنائية ، الا أن معظم هذه الاتفاقيات قد أهمل فيها النص على حقوق مستقلة لنقل الركاب وأخرى لنقل البضائع ، الأمر الذى تعذر معه تشغيل خطوط جوية منتظمة لنقل

البضائع الا بالتضحية ببعض الحقوق الخاصة بنقل الركاب ، ويقتضى الأمر ما يأتى :

× اعادة النظر فى هذه الاتفاقيات للنص فيها على حقوق لكل من البضائع والركاب .

× عقد اتفاقيات مع بعض البلاد التى لم يتم عقد اتفاقيات معها حتى اليوم ، وأغلبها يقع فى أمريكا الجنوبية وأفريقيا ، وهى التى قد تصبح مصدرة للسياحة ، أو تعد سوقا مناسبة للمنتجات المصرية .

× أما فى شأن النقل الجوى العارض فيجب أن ينظر اليه نظرة عامة من حيث أثره على تنشيط السياحة الى مصر .

× السماح دونما قيد لجميع شركات الطيران الأجنبية والمصرية بتشغيل أى عدد من الرحلات العارضة الى سواحل البحر الأحمر ، بشرط التزامها بالقواعد المنظمة لهذه الرحلات ، وأيضا الى سواحل البحر المتوسط ، عند توافر البنية الأساسية للسياحة من منشآت وخدمات تتطلبها هذه الصناعة . وذلك تنشيطا لحركة السياحة الترفيهية .

* أما فيما يتعلق بالسياحة الثقافية والتى تقصد أيا من القاهرة / الأقصر / أسوان ، وهى التى تخدمها الخطوط الجوية المنتظمة لمؤسسة مصر للطيران والشركات العالمية الأخرى – فلا يجوز الترخيص بتشغيل رحلات عارضة اليها إلا إذا تم ذلك بالاتفاق مع مؤسسة مصر للطيران .

النقل الجوى للبضائع :

قد يكون النقل الجوى هو الوسيلة الوحيدة لنقل بعض المنتجات السريعة التلف كالخضروات والفواكهة الى الأسواق الخارجية . ولما كانت مصر تسعى جاهدة الى زيادة صادراتها ، وكانت المحاصيل الزراعية هى أهم ما يمكن لمصر تصديره الى كثير من البلاد الأوربية والعربية ، لهذا فقد بدأ فى السنوات الأخيرة انشاء بعض شركات النقل الجوى للعمل فى نقل البضائع . وقد نجحت هذه الشركات الى حد كبير فى تنشيط الصادرات للأسواق الخارجية ، وكذلك فى نقل كثير من متطلبات تحقيق الأمن الغذائى الى السوق المصرى ، إلا أن مجال الشحن الجوى ما زال فى حاجة الى التشجيع ، ليستطيع أن يلعب دورا رئيسيا فى زيادة الصادرات المصرية ، نظرا لانه يحكم هذا النشاط سلطات

الطيران فى البلاد المستوردة للمنتجات المصرية ، ولأن مثل هذه الرحلات تتم عن طريق الحصول على تصاريح خاصة لتشغيل رحله عارضة ، وهو أمر – مع مافيه من عدم انتظام الرحلات – يضيف أعباء مادية كثيرة على المنتجات المصرية لما على الشاحن دفعه من جعل للبلد المستقبلة للطائرة ، أو عن طريق تشغيل خطوط جوية منتظمة وفقا لأحكام الاتفاقيات الثنائية المعقودة بين مصر والبلاد المنقول اليها الحمولة .

شركات القطاع الخاص :

تمارس شركات القطاع الخاص العاملة فى حقل النقل الجوى نشاط النقل الدولى للشحن الجوى ، ولا تمارس النقل الجوى الداخلى ، الذى تمارسه – فى الوقت الحاضر – مؤسسة مصر للطيران .

واذا كانت الخطوط الداخلية محدودة حاليا فى شريط ضيق وهو وادى النيل ، فمن المنتظر مستقبلا – بعد امتداد العمران الى الواحات وسيناء والمناطق الصحراوية الأخرى – أن تتسع الرقعة من أرض الوطن التى على النقل الجوى أن يخدمها وتسمح بتعدد الخطوط الجويه ، وبذلك يتسع المجال لأكثر من جهة الى جانب مصر للطيران للقيام بهذه الخدمة ، على أن يتوفر فيها الشروط الفنية والمادية التى تضعها سلطات الطيران ، لضمان أعلى درجة من الكفاءة والأمان .

خدمة شركات البترول : تحتاج شركات البترول التى تعمل فى التنقيب الى خدمات النقل الجوى ، سواء لنقل العاملين بها الى أماكن التنقيب البعيدة عن العمران ، أو لنقل المهمات والمعدات الى أماكن التنقيب فى الصحراء ، أو داخل مياه البحر الأحمر والبحر المتوسط .

وقد انفردت الهيئة العامة للبترول – بعد أن قامت بانشاء شركة قطاع عام للقيام بمثل هذه الخدمات – وحدها بهذا المجال . وعلى ذلك فقد اضطرت الشركات الخاصة الى وقف نشاطها والاستغناء عن كل العاملين بها ، سواء من الفنيين أو الطيارين أو العمال .

وتحقيقا لمبدأ توفر عنصر المنافسة ، وتدعيما للاقتصاد القومى الذى يعتمد على كل من القطاعين العام والخاص – فإنه يجب النظر فى وقف احتكار شركات القطاع العام ، ودعوة القطاع الخاص للمشاركة فى هذه الخدمة ، واحياء الشركات الخاصة التى تجمد نشاطها .

تصويب الاتفاقيات الثنائية والتجارية : وذلك نظرا لتقادم معظم الاتفاقيات مما يقتضى ضرورة تعديلها أو تصويبها ، فى اطار تحقيق الصالح العام لمصر ، مـع الأخـذ فى الاعتبـار بمبدأ المعاملـة بـالمثـل .

حركة نقل البضائع : قامت المؤسسة بتحويل طائرتين من طراز ٧٠٧ الى نقل البضائع فقط ، ومن هذا المنطلق يجب حماية حقوق المؤسسة مع شركات الطيران المصرية الأخرى ، وتصويب الحريات الممنوحة لها والمتعارضة مع مصالح مصر للطيران .

الطيران العارض : يتطلب الأمر لتنشيط السياحة ، السماح بالرحلات الدولية العارضة الى مناطق السياحة الترفيهية (البحر الأحمر ، سيناء ، الصحراء) بدون قيود ، وألا يصرح بالرحلات العارضة الثقافية الى الأقصر واسوان والقاهرة الا بعد التفاهم مع مؤسسة مصر للطيران ، وأن تتم الرحلات العارضة وفقا للقواعد التى اقترحتها لجنة النقل الجوى بوزارة الطيران المدنى .

تطور الأسطول : تملك مصر للطيران حاليا ٢٧ طائرة متنوعة الطراز ، ما بين قصيرة المدى ، وطويلة المدى ، ويبلغ اجمالى مقاعدها المعروضة ٥٠٤٠ مقعدا

ومع تطور حجم الركاب من ٢.٨ مليون حاليا الى ١٠.٣ مليون فى عام ٢٠١٠ ، سيتطور الاسطول ليصل عدد طائراته الى ٧٥ طائرة متنوعة الطراز .

تطور الشبكة : سيضاف الى الشبكة الحالية لمصر للطيران ، التى تشمل ٤٣ نقطة خارج الجمهورية ، ما يلى : فى الامريكتين : ٨ نقاط ، فى أوربا ٨ نقاط ، فى آسيا : ٨ نقاط ، فى افريقيا : ٦ نقاط ، فى استراليا : نقطتان .

خدمات الصيانة : سيتم تعمير جميع الطرازات والمحركات فى القاهرة ، وسيضاف الى قوة المؤسسة حظيرتان كبيرتان للطائرة ٧٤٧، ٧٦٧ .

العمالة : ستتضاعف العمالة الفنية ، وستكون الزيادة السنوية بمعدل ٣.٦ ٪ .

التمويل : سوف يحتاج التطور الكبير فى اسطول الشركة – والذى يتضمن زيادة عدد طائراتها الى سبعين طائرة ، منها ست طائرات جامبو – الى تمويل ضخم يرجى أن تتمكن الشركة من توفيره ذاتيا . على أن الأمر سيتطلب ضمان البنك المركزى للشركة فى شرائها لهذه الطائرة .

المطـــارات

مطارات مدينة القاهرة الكبرى :

مطار القاهرة الحالى : الذى يقع فى أقصى الشمال الشرقى للمدينة هو المطار الرئيسى فى مصر ، ويستوعب حاليا حركة الطائرات التى تصل الى ٦٠٠٠٠ حركة فى السـنة ، وحركة الركاب التى وصلت فى عام ١٩٨٤ الى ٦.٧ مليون راكب .

ومع توقع نسبة زيادة سنوية فى حدود ٦٪ ، فانه من المنتظر أن يصل عدد ركاب مطار القاهرة سنة ٢٠١٠ الى ١٦ مليون راكب .

وأمكانات مطار القاهرة – من حيث مدارج الاقلاع والهبوط وممرات التوصيل والتسهيلات الملاحية والمشروع الخاص بانشاء مبنى جديد للركاب يتكون من ٣ وحدات تتسع كل وحدة لعدد ٥ مليون راكب سنويا – تجعل المطار صالحا وكافيا للحركة المتوقعة حتى سنة ٢٠١٠ ، ومع ذلك فان عدد ركاب المطار والمرافقين وحركة السيارات المتوقعة تجعل من الضرورى المسارعة بتوصيل خط المترو الى منطقة مبنى الركـاب الجديد ، مع ربط هذا الخط بمترو الانفاق فى المدينة ، وبشبكة السكة الحديد فى ميدان رمسيس .

كما يتطلب الأمر أيضا – لتحقيق استفادة اكبر من المطار لفترة أطول – سرعة اتخاذ الاجراءات لدراسة احتياجات توسع المطار الى الناحية الشرقية ، وحجز الأراضى اللازمة لذلك وحمايتها .

وقد وصلت امكانات المطار– بالنسبة لتداول عمليات شحن واستقبال البضائع – الى حد ان اصبح من الضرورى البدء فى التخطيط لمناطق جديدة لهذه العمليات ، أو تخصيص مطار أخر لعمليات الشحن الجوى .

ومن المتوقع ، فى أوائل القرن القادم ، ان يزيد الضغط على مطار القاهرة الحالى ، الأمر الذى يجعل من الضرورى البدء فى انشاء مطار دولى ثان للمدينة .

ويرجى أن تسارع الهيئة العامة للطيران المدنى ، بالاشتراك مع هيئة التخطيط العمرانى للقاهرة الكبرى ، فى اختيار الموقع المناسب لانشاء مطار أخر للقاهرة الكبرى ، والحفاظ على هذا الموقع خاليا من أى

عوائق ، مع التخطيط لربطه بطرق ووسائل المواصلات السريعة بالقاهرة .

مطار امبابة : يخدم هذا المطار الآن ١١ هيئة وشركة ، وبه ٩٥ طائرة ، ويحتاج الى مساحة اضافية فى حدود ٦٠ فدانا لتطويل مدرج الطائرات به .

وطبيعة المطار تجعله صالحا للاستخدام كمطار وكمزرعة للخضر والفواكه لتغذية المناطق المحيطة به ، ويعتبر رئة المنطقة ، ولابديل له الا على بعد ٥٢ كيلو مترا من القاهرة ، وبتكاليف تصل الى ١٠٠ مليون جنيـــه .

ويستدعى الأمر المحافظة على هذا المطار ، وازالة العوائق التى نشأت حوله لاستعماله للتدريب بأمان وسلامة . مع الاسترشاد بالنتائج العملية لما تقوم به اكاديمية البحث العلمى من دراسات للاستفادة من هذا المطار .

مطارات منطقة الاسكندرية : بلغ عدد ركاب مطار الاسكندرية ١١٨٥٤٨ فى عام ١٩٨٤ ، وتزايد العدد فى عام ١٩٨٥ ليصل الى ١٦٢٥٣٨ ، بعد أن بدأت الخطوط الدولية تعمل فى هذا المطار .

ومن المنتظر ان تكثر الرحلات الدولية من مطار الاسكندرية ، وأن تتزايد حركة الركاب بمعدلات كبيرة فى السنوات القادمة ، حيث من المتوقع أن يصل عددهم الى ٢ مليون راكب فى عام ٢٠١٠ . وهناك تقدير يشير الى أن عددهم سيصل فى هذا التاريخ – الى ٣ مليون راكب .

ومهما كانت الاختلافات فى اعداد الركاب المتوقعة ، فان الاسكندرية ستحتاج الى مطار دولى يستقبل طائرات تحتاج لمر طوله ٣٠٠٠ متر وبعرض ٥٤ متر ، مما يستدعى وجود بدائل مناسبة لمواجهة هذه الأوضاع .

والى أن يتم البت علميا فى شأن هذه البدائل ، فمن المناسب الاستمرار فى استعمال مطار النزهة للنقل الداخلى والخارجى ، فى حدود امكاناته ، حتى تتم الدراسة .

المطارات السياحية : وهى مطارات الاقصر ، أسوان ، أبو سمبل ، الغردقة ومطارات سيناء .

حيث ستبلغ حركة الركاب فى هذه المطارات فى سنة ٢٠١٠ حوالى ٧ مليون راكب ، وسيكون الحجم الأكبر منها فى مطارات : الأقصر– وأسوان – وأبو سمبل – والغردقة .

وتشمل الخطة الخمسية الحالية المشروعات المتداولة فى الخطة الخمسية ، وفى مقدمتها مشروعات لتحسين الخدمات فى هذه المطارات ، سواء من ناحية الخدمات اللازمة للطائرات والمبانى والتسهيلات اللازمة للركاب ، بما يواجه الزيادة المتوقعة فى السنوات العشر القادمة ، وبما يمكن من استخدامها ليلا .

ومن الملاحظ ان بعض مشروعات التحسين فى هذه المطارات عبارة عن مبان سابقة التجهيز ، لجأت هيئة الطيران الى انشائها لمواجهة الزيادة التى حدثت فى السنوات الأخيرة ، ولم تكن مبانى تلك المطارات مستعدة لها . ومن المقترح أن يتم التخطيط من الآن ، لبناء مبان للركاب على مستوى مرتفع ، وبتصميم جمالى يتفق مع أهمية هذه المطارات ، ومع ما تستهدفة من حركه ، وتزويد هذه المطارات بخدمة إنارة ثابتة وخدمات للنزول الالى .

المطارات الأخرى : وهى مطارات بور سعيد ، أسيوط ، مرسى مطروح ، الوادى الجديد .

وعلى الرغم من المبالغ التى أنفقت على هذه المطارات ، وعلى الرغم من مصروفات التشغيل اللازمة للاحتفاظ بها عاملة – الا أن الحركة بها ضعيفة ، فيما عدا مطار الوادى الجديد ، ومطار مطروح الذى يستخدم موسميا فى فصل الصيف .

ويرجع السبب فى ذلك الى : استمرار التحسن فى خدمات النقل البرى الى بور سعيد وأسيوط ، وقلة عدد الراغبين فى السفر الى مطروح شتاء ، وارتفاع تكاليف النقل الجوى . وأن وجود هذه المطارات بجانب المدن يفيد فى أحوال الطوارئ والضروريات القومية لذلك فمن المقترح الاحتفاظ بصلاحية هذه المطارات بأقل ما يمكن من التكاليف دون انفاق أى مبالغ على عمليات تطويرية الا بناء على دراسة مسبقة .

المراقبة الجوية :

تم خلال الخطة الخمسية الأولى للتنمية (١٩٨٢ / ١٩٨٦) انشاء مركز متطور للمراقبة الجوية لجمهورية مصر العربية ، زود برادارات فى القاهرة وأسيوط ومرسى مطروح ، وبامكانات لزيادة مدى الاتصالات المباشرة بين المراقبة الجوية والطائرات .

ولما كانت تسهيلات حركة الطائرات وانتظامها لا تتوقف فقط على تسهيلات المراقبة الجوية ، بل تتوقف اساسا على توفير المساعدات الملاحية العاملة ، والمعرفة الدائمة بصلاحيتها ، ولما كانت أعطال المساعدات الملاحية فى مطار القاهرة متكررة ، مما يؤثر على انتظام عمليات الطيران ، واقتصاديات تشغيلها – فانه من الضرورى بذل أقصى درجة من الجهد للمحافظة على صلاحية هذه المساعدات ، طبقا للمستويات الدولية وتغذيتها الكهربائية الأصلية والاحتياطية ، وكذلك مراقبة صلاحيتها فى مراكز المراقبة باستمرار ، لإخطار الطيارين بحالة هذه الأجهزة فى كل وقت .

وتتوقف سلامة حركة الطائرات فى رحلاتها المحلية والدولية على حجم ما تحصل عليه من مساعدات أرضية ، سواء ما يتعلق منها بتحديد مساراتها أو ارتفاعها أو ضمان الفواصل الزمنية بين كل طائرة وأخرى تطير معها فى نفس الاتجاه ، والطريق والفواصل الرأسية للطائرات التى تطير فى اتجاهات متعارضة ، وكذلك ما تحتاجه من معلومات تتعلق بالأرصاد الجوية أو بالمطارات القاصدة اليها ، مما يستلزم مراكز ارضية تسمى بمراكز المراقبة الجوية للاتصال وهى فى الجو ، والتحديد الدقيق لموقعها بالنسبة لمجموع الحركة الأخرى الموجودة بالجو ، وتزود هذه المراكز بوسائل المواصلات اللاسلكية والالكترونية للاتصال بالطائرات ، ورادارات حديثة لتحديد مواقع الطائرة ومنع أى احتمال للتصادم الجوى .

تشريعات الطيران : صدر قانون الطيران المدنى الموحد وهو شامل لجميع العناصر الضرورية ، ويتطلب الأمر سرعة انجاز وإصدار اللوائح التنفيذية فى مختلف الأغراض التى تطلب القانون اصدارها .

ومن الناحية التنظيمية ، فانه يلاحظ أن شكل سلطات الطيران المدنى مع وجود وزارة الطيران المدنى والهيئة المصرية العامة للطيران المدنى غير محدد ، ويشوبه بعض الازدواجية ، ويتطلب الأمر إعطاء هذا الموضوع ما يستحق من دراسة .

كما يلاحظ أن رسوم الطيران التى فرضها القانون على الطائرات الصغيرة مرتفعة ، وتحد من نشاط الطيران العام ، ويتطلب الأمر تعديل هذه الرسوم وجعلها أقل ما يمكن ، وعدم تحميل هذه الطائرات برسوم الخدمات الملاحية .

الأفراد والتدريب : شهد القرن العشرون تطورا هائلا فى مجال الطيران وما يلحق به ، سواء فى مجال صناعة الطائرات ، أو فى مجال تأمين وسلامة الطيران ، أو فى المساعدات الملاحية ، أو كفاءة التشغيل واقتصادياته .

وهنا تظهر أهمية التدريب والتحدى الحقيقى الذى يواجهه ، وبصفة خاصة فان استراتيجية التدريب حتى عام ٢٠١٠ يجب أن تهدف الى : إيجاد وإعداد إنسان الطيران المدنى الجديد القادر على مواجهة التقدم العلمى والتكنولوجى فى مختلف مجالات الطيران . والعمل على استمرار الكفاءة الفنية للقوى البشرية وذلك بتكرار التدريب كل فترة زمنية ، حتى يلم العامل بكل جديد تفرضه المتغيرات التكنولوجية ، وما ينتظر من تطورات فى اساليب الاداء .

كما تجدر الاشارة الى أهمية الاحتكاك الدولى والتدريب والممارسة العملية فى المطارات وشركات الطيران ، والتعرف على كل جديد ، ورفع مستوى اداء العاملين ، ووضع الرجل المناسب فى المكان المناسب .

وفى سبيل تحقيق هذه الأهداف ، فانه ينبغى وضع سياسة قصيرة المدى وأخرى طويلة المدى ، تأخذ كلتاهما بالمفاهيم الرئيسية للتدريب ، وأهمها ما يلى :

* أن أى نظام مستحدث ، مهما اعتمد على أكثر التكنولوجيات تقدما ، لن يكون ذا قيمة فعالة أو اقتصادية ، مالم يصاحبه القدر الكافى من التدريب الكفء لكافة العاملين فى هذا النظام .

× أن ما ينفق من مال مهما كثر ، وما يبذل من مجهود مهما عظم فى التدريب ، فإن حصيلته سنوات اضافية فى حياة المعدة ، واستثمار أمثل لرأس المال .

× أن الارتقاء بالتدريب للمستوى العالمى الذى يتم بالتغيرات السريعة والمتلاحقة – هو سمة الفترة القادمة ، وأن التدريب لابد أن يتم تحت اشراف مدربين أكفاء احسن اختيارهم وتأهيلهم ، مع استخدام جميع وسائل الايضاح والمساعدات التدريبية بأنواعها المختلفة .

الجهات التى يعتمد عليها فى مجال التدريب : يتولى التدريب بأنواعه عدة جهات ، وذلك على النحو الآتى :

– التدريب المحلى بقطاع الطيران المدنى ، ويتولاه – المعهد القومى للتدريب بمطار امبابة .

وينظم معهد مصر للطيران فرقا متعددة للحصول على اجازات الطيران بمستوياتها المختلفة .

– التدريب عن طريق الأجهزة المتخصصة بالدولة ، وتتولاه بالتنسيق مع القطاعات المختلفة للطيران وبناء على طلبها – الجهات الآتية :

– الجهاز المركزى للتنظيم والادارة .

– اكاديمية السادات للعلوم الادارية .

– جهاز التعبئة العامة والاحصاء (عن طريق المركز القومى للحاسب الآلى) .

– وزارة الدفاع – اكاديمية الدفاع الوطنى ، عن طريق منح مجانية داخلية .

التدريب خارج مصر : ويتم عن طريق :

* المنح المتاحة بمعرفة المنظمة العالمية للطيران المدنى لدول المنطقة ومن بينها مصر .

× برامج المعونة الأمريكية .

ويمكن تمويل برامج أخرى عند الضرورة من اعتمادات اجهزة قطاع الطيران المدنى ، والتى من بينها صندوق تحسين الخدمات .

ومن الواضح أن الخدمات والامكانات المتوفرة حاليا ، تكفى متطلبات التدريب والأفراد حتى سنة ٢٠١٠ .

ويتطلب الأمر : الاهتمام بالتدريب العملى ، والبعثات الخارجية والاحتكاك الدولى لجميع العاملين ، وتنشيط البحوث والدراسات ، وتعزيز المكتبات ومراكز المعلومات ، وعمل دورة تدريبية للقيادات تحقق تكامل معرفة هذه القيادات بعمل كل جزء من اجزاء القطاع ، حتى يزداد التعاون بين جميع الجهات العاملة فى الطيران المدنى .

معلومات الطيران : من الملاحظ ان المعلومات الخاصة بالمطارات والمساعدات الملاحية التى تتطلب النظم نشرها فى شكل دايل للطيران ، تحتاج الى تحديث بأسرع ما يمكن ، حتى لا تتعرض سلامة الطيران للخطر .

ولذلك فان الأمر يقتضى : سرعة اتخاذ اللازم نحو تحديث جميع البيانات والمعلومات الخاصة بالمطارات المصرية ، وممراتها ومساعداتها الملاحية ، وازالة العوائق المحيطة بها ، ووضع النظم الكفيلة باستمرار تحديثها .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ومادار حولها فى اجتماع المجلس من مناقشات ، يوصى بما يأتى :

* عملا على تنشيط السياحة ، فإنه يصرح لكل الرحلات العارضة – التى تهدف الى تنمية السياحة الترفيهية – الى مناطق البحر الأحمر وشواطئ البحر المتوسط والصحراء وسيناء – بالعمل دونما قيود ووفقا للقواعد الموضوعة لتشغيل الرحلات العارضة .

وألا يصرح بالرحلات العارضة الأخرى القاصدة الى المناطق الثقافية (القاهرة – الأقصر – أسوان – أبو سمبل) الا بالاتفاق مع مؤسسة مصر للطيران ، أو اذا ما اعتذرت عن القيام بها .

* تنشد مصر زيادة صادراتها سواء من المحاصيل الزراعية كالفواكه والخضروات والمعلبات أو المشغولات النحاسية وغيرها . وحتى يمكن تهيئة المناخ المناسب والقدرة على التصدير الى الأسواق المستهلكة لمثل هذه المنتجات دون عوائق ، ووفقا لما تتيحه الاتفاقيات الثنائية من التشغيل المنتظم بدون التكاليف الاضافية التى تفرضها كثير من البلاد على الرحلات العارضة . فإنه يجب العمل على :

دراسة امكان توحيد الشركات الخاصة والعامة فى الشحن الجوى فى شركة واحدة واحتمالات ما يمكن أن يؤدى اليه توحيدها من القدرة على العمل بكفاءة فى تنشيط ونقل المنتجات المصرية الى الأسواق الأوربية والعربية والافريقية المستهلكة لها .

* رغبة فى رفع مستوى الكفاءة فى كل خدمات النقل الداخلية لخدمة الفرد والمجتمع المصرى الذى لا يمكن ان يتأتى الا اذا توفر لهذه الخدمة عنصر المنافسة – فانه يجب :

النظر فى وقف الاحتكار الذى تفرضه شركات القطاع العام على غيرها من شركات القطاع الخاص بالقيام بخدمة شركات التنقيب عن البترول ، والتصريح لها بتشغيل رحلات جوية منتظمة للنقل الداخلى على الخطوط التى لا تعمل عليها مؤسسة مصر للطيران .

* يجب العمل على تعديل الاتفاقيات الثنائية ، وعلى الأخص مع البلاد التى تعتبر اسواقا للمنتجات المصرية ، لفصل حقوق نقل الركاب عن حقوق نقل البضائع ، بما يسمح بتشغيل خطوط جوية منتظمة لنقل

البضائع ، دون أن يؤثر ذلك على رحلات نقل الركاب .

* حتى يمكن لمؤسسة مصر للطيران أن تواجه المنافسة فى مجال النقل الجوى على المستوى العالمى ، فانه يجب العمل على تحريرها من القيود التى قد تعوق انطلاقها فى هذا المجال .

* لما كان مطار القاهرة الحالى هو المرفق الرئيسى الذى تستخدمه معظم الحركة الجوية المغادرة والقادمة الى مصر ، فانه يجب الاستمرار فى تدعيمه وتطويره ، باعتباره الممر الرئيسى فى مصر ، ليستوعب زيادة الحركة حتى سنة ٢٠١٠ .

* لما كانت الحركة الجوية فى مصر تتزايد بمعدلات ستجعل مطار القاهرة الحالى غير قادر على استقبالها فى أوائل القرن القادم ، الأمر الذى يجعل من الضرورى انشاء مطار ثان للقاهرة لمواجهة الحركة ، ولما كان تدبير أراض لذلك المطار يتطلب المبادرة من الآن بحجز هذه الأراضى ، لذلك فانه يجب : اتخاذ الاجراءات الخاصة بحجز الموقع المناسب لاقامة مطار ثان لمدينة القاهرة الكبرى ، وحماية هذا المكان وربطه بالقاهرة بواسطة طريق سريع . والتخطيط للمنطقة المحيطة بالموقع فى حدود دائرة نصف قطرها ١٥ كيلو متر ، بالتعاون مع التخطيط العمرانى .

* لما كان لكل من الحلول المقترحة لتطوير مطار النزهة للاستخدام الداخلى والخارجى – أو اقتصار استخدامه على الطيران الداخلى واستخدام مطار العامرية للطيران الدولى – مزاياه وعيوبه الفنية والاقتصادية ، وحيث انه لم تتوفر حتى الآن اية دراسات علمية دقيقة وسليمة لطبيعة الأرض بمطار النزهة ، حتى يمكن البت فى أى الحلول من غيره من الناحية الاقتصادية ، لذلك فمن المقترح :

وقف أى عمليات لتحويل أى من المطارين كمطار دولى لاستقبال الطائرات الثقيلة ، لحين عمل دراسات الجدوى الفنية ، وتحديد التكاليف الفعلية اللازمة لتطوير كل من المطارين .

ومن ثم يقترح الاستمرار فى استعمال مطار النزهة للنقل الداخلى والخارجى فى حدود امكاناته ، حتى تتم الدراسة .

* تحسين خدمات ومبانى مطارات الأقصر وأسوان وأبو سمبل والغردقة وسيناء لمواجهة الزيادة الكبيرة المتوقعة فى حركتها .

* المحافظة على صلاحية مطارات أسيوط وبور سعيد ومرسى مطروح والوادى الجديد لاستخدامات الطوارئ ، ولتكون جاهزة فى أى وقت لاستقبال الحركة الجوية .

* المحافظة على مطار امبابة لأغراض التدريب والطيران الخاص وحمايته ، وازالة العوائق التى قامت فى حرمه .

* النظر فى انشاء مطارات للهيلوكبتر فى قلب القاهرة ، وذلك لتقديم خدمة نقل سريعة للسائحين .

* لما كانت أعطال المساعدات الملاحية فى مطار القاهرة متكررة ، مما يؤثر على انتظام عمليات الطيران واقتصاديات تشغيلها ، فانه من الضرورى بذل أقصى جهد للمحافظة على صلاحية التشغيل لهذه المساعدات ، طبقا للمستويات الدولية ، وتغذيتها الكهربائية والاحتياطية ، وكذلك مراقبة صلاحيتها فى مراكز المراقبة باستمرار ، لإخطار الطيارين بحالة هذه الأجهزة فى كل وقت .

* الاهتمام بدراسة أوضاع سلطات الطيران المدنى مع وجود وزارة الطيران المدنى والهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، بما يكفل تجنب الازدواجية ، ويؤدى الى حسن سير العمل .

* يلاحظ ان رسوم الطيران التى فرضها القانون على الطائرات الصغيرة مرتفعة وتحد من نشاط الطيران العام .

ويتطلب الأمر تعديل هذه الرسوم وتخفيضها ما أمكن ، وعدم تحميل هذه الطائرات برسوم للخدمات الملاحية .

* الاهتمام بالتدريب العلمى والعملى ، والبعثات الخارجية والاحتكاك الدولى لجميع العاملين الفنيين بالقطاع ، وتنشيط البحوث والدراسات وتعزيز المكتبات ومراكز المعلومات به وعمل دورة تدريبية لقياداته تحقق تكامل معرفة هذه القيادات بعمل كل جزء من أجزاء القطاع ، حتى يزداد التعاون بين جميع الجهات العاملة فى الطيران المدنى .

* سرعة اتخاذ اللازم نحو تحديث جميع البيانات والمعلومات الخاصة بالمطارات المصرية وممراتها ومساعداتها الملاحية ، والعوائق المحيطة بها ، ووضع النظم الكفيلة باستمرار تحديثها .

* أن تهتم وزارة الطيران والهيئة العامة للطيران المدنى بتشجيع المؤسسات العاملة فى مجال النقل الجوى على تشغيل خطوط جوية تربط جميع المحافظات بعضها ببعض وبالعاصمة .

بيان

بحركة الركاب على خطوط مصر الطيران من عام ٨٥ حتى عام ٢٠١٠

السنه	معدل النمو	عـــــــدد الركـــــــاب			
		معدل النمو ٪	الخطوط الداخلية	حركة سياحة بالرحلات الخاصة	اجمالى عدد الركاب
١٩٨٤	–	١٨٥٠٠٠٠	٩٥٥٠٠٠	١٣٥٠٠	٢٨١٨٥٠٠
١٩٨٥	٥.٨	١٠٥٧٣٠٠	١٠١٠٣٩٠	١٤٢٨٣	٩١٨٩٧٣
١٩٨٦	٢.٤	٣٠٢٣٨٤٨	١٠٤٤٧٤٣	١٤٧٦٨	٣٠٨٣٣٥٩
١٩٨٧	٣	٢٠٨٤٥٦٣	١٠٧٦٠٨٥	١٥٢١١	٢١٧٥٨٥٩
١٩٨٨	١.٦	٣١١٧٩١٦	١٠٩٣٣٠٢	١٥٤٠٤	٣٢٢٦٦٧٢
١٩٨٩	٢.٤	٣١٦٨٧٤٥	١١١١٩٥٤١	١٥٨٢٤	٣٣٠٤١١٠
١٩٩٠	٣.٤	٢٣٤٣٤٨٣	١١٥٧٦٠٥	١٦٢٦٣	٣٤١٦٤٤٩
١٩٩١	٤	٢٣٣٢١٨١	١٢٠٣٩٠٩	١٧٠١٦	٣٥٥٣١٠٦
١٩٩٢	٤	٢٤٢٥٤٦٨	١٣٥٢٠٦٥	١٧٦٩٦	٣٦٩٥٢٢٠
١٩٩٣	٥	٢٥٤٦٧٤١	١٣١٤٦٦٨	١٨٥٨٠	٣٨٧٩٩٨٩
١٩٩٤	٥	٣٦٧٤٠٧٨	١٣٨٠٤٠٦	١٩٥٠٩	٤٠٧٢٩٨٨
١٩٩٥	٦	٢٨٣٤٥٢٢	١٤٦٣٢٢٥	٢٠٦٧٩	٤٣١٨٤٢٦
١٩٩٦	٦	٣٠٠٤٥٩٣	١٥٥١٠١٨	٢١٩١٩	٤٥٧٧٥٢٠
١٩٩٧	٦	٣١٨٤٨٦٨	١٦٤٤٠٧٩	٢٣٢٣٤	٤٨٥٢١٨١
١٩٩٨	٦	٣٣٧٥٩٦٠	١٧٤٣٧٢٣	٢٤٦٢٨	٥١٤٣٢١١
١٩٩٩	٦	٣٥٧٨٥١٧	١٨٤٧٢٨٦	٢٦١٠٥	٥٤٥١٩٠٨
٢٠٠٠	٦	٣٧٩٣٢٢٨	١٩٥٨١٢٣	٢٧٦٧١	٥٧٧٩٠٢٢
٢٠٠١	٦	٤٠٢٠٨٣١	٢٠٧٥٦١٠	٢٩٢٢١	٦١٦٥٧٢٢
٢٠٠٢	٦	٤٢٩٠٧٠	٢٢٠٠١٤٦	٣١٠٩٠	٦٤٩٣٢٠٦
٢٠٠٣	٦	٤٥١٧٧٩٤	٤٢٢٢١٥٤	٢٢٩٥٥	٦٨٨٢٠٩٣
٢٠٠٤	٦	٤٧٨٨٨٦١	٢٤٧٣٠٨٣	٣٤٩٣٢	٧٢٩٥٨٧٦
٢٠٠٥	٦	٥٠٧٦١٩٢	٢٦٢٠٤٠٧	٣٧٠٢٧	٧٧٢٢٦٢٦
٢٠٠٦	٦	٥٣٨٠٧٦٣	٢٧٧٧٦٢١	٣٩٢١٨	٨١٩٧٦٤٢
٢٠٠٧	٦	٥٧٠٣٦٠٨	٢٩٤٤٢٨٨	٤١٦٠٢	٨٦٨٩٩٨
٢٠٠٨	٦	٦٠٤٥٨٢٤	٣١٢٠٩٤٥	٤٤٠٩٨	٩٢١٠٨٦٧
٢٠٠٩	٦	٦٤٠٨٥٢٣	٣٣٠٨٢٠١	٤٦٧٤٣	٩٧٦٣٥١٧
٢٠١٠	٦	٦٧٩٣٠٨٧	٣٥٠٦٦٩٣	٤٩٥٤٧	١٠٣٤٩٢٢٧

عدد السياح المقدر نقلهم على خطوط مصر للطيران = ٣٣٩٦٥٤٣ + ٤٦٥٤٧ = ٣٤٤٦٠٩٠

عدد الركاب المقدر نقلهم على خطوط مصر للطيران والرحلات الخاصة عام ٢٠١٠ يبلغ حوالى ١٠.٢٤٩.٣٢٧ راكب

عدد الركاب على خطوط مصر للطيران وشكل الاسطول

عن عام ١٩٨٤ وتقديرى عن عام ٢٠١٠

السنه	عدد الركاب	الطيـــــــران						عدد الكراسى المعروضه للاسطول
		٧٤٧	ابرياص	٧٦٢	٧٢٧	فولكس	٧٠٧	
١٩٨٤	٢,٨١٨٥٠٠	١	٨	٣	٧	٢	٦	٥٠٤٠
٢٠١٠	١٠,٣٤٩٣٢٠	٦	٢٤	٢٠	٢٥	–	–	١٥٧٠٠
نسبة التعبئة	+٢٢٦٧							+٣١١٪

بيان

بتوزيع عدد السياح القادمين الى مصر عامى ٨١ ، ٢٠١٠

على وسائل النقل المختلفة ونصيب مصر للطيران وشركات الطيران

السنه	عدد السياح عى وسائل النقل المختلفه				عدد السياح على الخطوط الجوية		
	الخطوط الجويه	خطوط بحريه	خطوط بريه	اجمالـــــــى	نصيب مصر للطيران	نصيب الشركات الاخرى	اجمالى
فعلى ١٩٨٤ السنه	١١٧٣,١١٠	١٧٤٧٢٠	٢١٢١٦٠	١٥٦٠٠٠٠	٩٢٨٥٠٠	٢٢٤٦٢٠	١١٧٣١٢٠
مقدر	٥٧.٢	١١.٢	١٢.٦	٪١٠٠	٪٨٠	٪٠٢٠	٪١٠٠
٢٠١٠	٢٧٦٠٠٠٠	٥٩٠,٠٠٠	٦٨,٠٠٠	٥٠٠٠٠٠٠	٢٠٠٨٠٠٠	٧٥٢٠٠٠	٣٧٦٠٠٠٠

– هذا ومن الجدير بالذكر التنوية الى أن المقدر نقله من الحركة السياحة على خطوط مصر للطيران عام ٢٠١٠ هو عند ٣٤٤٦٠٩٠ سائح على أساس ٠٥٠٪ من الحركة المتوقع نقلها على الخطوط الخارجية بالاضافة للحركة على الرحلات الخاصة .

– السياسات الخاصة لتوزيع حركة السياحه القادمة الى مصر عام ١٩٨٤ مصدرها هيئة تنشط السياحة وهى موزعه على وسائل النقل الحقيقة وقد تم اتخاذ نسب التوزيع فيما بينها اساسا لتوزيع الحركة المتوقعه للسياحة عام ٢٠١٠ .

– مما سبق عرضة يتبين عدم الحاجة الى انشاء شركة مصريه جديدة تعمل فى مجال النقل السياحى حيث ان امكانات الطيران والشركات الاخرى قادره على استيعاب الحركة المتوقعه عام ٢٠١٠ .

شبكة الخطوط المتوقعة عام ٢٠١٠

الامريكتين

حاليـــــــا	مستقبـــــــلا
نيويورك	لوس انجـــلوس
	سان فرانسيكسو
	هيوســـــــتن
	شيكاغـــــــو
	تورنتـــــــو
	مونتـــــريال
	ريودى جانيـــرو
	بيونس أيـــرس

أوربـــــا

حاليا	مستقبلا	حاليا	مستقبلا
أثينـــا	أمستردام	بروكســل	بلـجراد
كوبنهاجن	برلـــين	فرانكفورت	لشبـونه
جنيـــف	موســـكو	لارنـــاكا	بـــراغ
لنـــدن	ستوكهولم	مدريـــد	اسلـــو
ميلانـــو		ميونـــخ	
باريـــس		ردوس	
رومـــا		فيينـــا	
زيـــورخ		أسطنبـــول(موسمى)	

آسيـــــا

حاليـــــا	مستقبـــــلا
أبو ظبـــى	عـــــدن
عمـــــان	بيـــــروت
بغـــــداد	دمشـــــق
البحـــرين	بكـــــين
بانجكـــوك	سنغافـــوره
بومبـــــاى	سيـــــول
الظهـــران	طهـــــران
الدوحـــــة	تايـــــوان
دبـــــى	
جـــــده	
كراتـــشى	
الكويـــــت	
مانيـــــلا	
مسقـــــط	
صنعـــــاء	
الشارقـــــه	
طوكيـــــو	
رأس الخيمة (موسمى)	

أفريقيا

حاليا	مستقبلا
أبيدجان	باماكو
أكرا	بنغازى
دار السلام	كازابلانكا
كانو	مقديشو
الخرطوم	طرابلس
لاجوس	هرارى
نيروبى	
تونس	
الجزائر	

استراليـــا

حاليا	مستقبلا
ـــــ	سيدنـــى
ـــــ	ملبـــورن

موقف العماله الفنيه وغير الفنية
حاليا وعام (٢٠١٠)

٧٤٧-		ايرباص		٧٦٧-		ب٧٢٧		ب٧٠٧		فوكس		اجمالى	
قياده	ضيافه	قاده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه
١٥	٦٥	١٣٠	٣٢٠	٣٠	١٢٠	٧٠	١٧٥	٩٠	١٨٠	٣٠	٤٥	٢٥٥	٩٠٥
٩٠	٣٩٠	٣٦٠	٩٩٠	٢٠٠	٨٠٠	٢٥٠	٦٢٥	–	–	–	–	٩٠٠	٢٧٧٥

معدلات التحسين سنويا بالاحلال

قاده	ضيافه
٣٠	٨٥

التدريب سنويا

قاده	ضيافه
الموجود + ٣٠	الموجود + ٨٥

موقف العمالة الفنيه :

العدد الحالى

١٠١٥ مهندس وفنى وعامل

العدد عام ٢٠١٠

٣٨٩٠ مهندس وفنى وعامل

التدريب ٩٥ فرد سنويا بالاضافة الى الموجود (متضمنه الاحلال)

الانشاءات الفنيه

عدد

١ هانجر طراز ٧٤٧ أو ما يعادله

١ هانجر طراز ٧٦٧ أو ما يعادله (تحت الانشاء)

موقف العماله على مستوى المؤسسة

زياده سنويه بمعدل ٢,٦٪ لمختلف الانشطة .

سياسة تطوير
النقـل المائـى الداخـلى

يسهم النقل المائى الداخلى حاليا ، فى النقل بمصر ، بنصيب لا يتناسب وامكاناته ، اذ أنه لا ينقل – بجميع وسائله الآلية والشراعية فى القطاعين العام والخاص – سوى ٧.٥ ٪ من حجم الطن / كيلو متر المنقول على مستوى الجمهورية ، فى حين أن استهلاكات الطاقة فى النقل النهرى تصل الى خمس استهلاكات الطاقة للنقل البرى على الطريق .

ويرجع ذلك كله الى عدة أسباب ، لعل أهمها : عدم تحقق عمق للمياه فى المجارى المائية يناسب غاطس الوحدات على مدار العام ، وعدم التشغيل الليلى .

لذلك فان الأمر يتطلب اعطاء دفعة قوية لمرفق النقل المائى الداخلى، ليحتل مكانه المناسب بين وسائل النقل . وقد سبق للمجلس أن انتهى الى تقرير فى شأن هذا المرفق ومستقبله حتى عام ٢٠٠٠ ، ثم رأى استكماله وتحديثه لأهمية هذا المرفق ، وهو ما تضمنه هذا التقرير ، على أن يستكمل لاحقا كافة الجوانب التى أثيرت أثناء مناقشات المجلس عن طريق الشعب المختصة (الرى – النقل – الكهرباء والطاقة – الصناعة – السياسـات الماليـة والاقتصـاديـة) بمعـاونة الأجهزة التنفيـذيـة المعنية .

الوضع الحالى للنقل المائى الداخلى

أولا : شبكة الطرق الملاحية فى مصر :

تتمتع مصر بشبكة واسعة من الطرق المائية ، غير أن تعدد أهداف هذه الطرق يجعل النقل المائى فى مرتبة ثانوية .

الطرق الملاحية فى الوجه البحرى :

× طريق القاهرة / اسكندرية عبر الرياح البحيرى – ترعة النوباريـة ، بطول ٢٢٠ كم وبغاطس يتراوح بين ١.٤٠ متر ، ١.٥٠ متر .

× الطريق الملاحى القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح فترعة الخندق الشرقى فترعة المحمودية ، بطول ٢٢٠ كم ، وهو صالح للملاحة فقط حتى خورشيد ، ويتراوح غاطس الجزء الصالح للملاحة ما بين ١.٥ ، ١.٤ متر .

× الطريق الملاحى القاهرة – الاسكندرية عبر الرياح المنوفى – ترعة الباجورية فرع رشيد – ترعة المحمودية ، بطول ٢٦٠ كم ، وهو غير صالح للملاحة فى الجزء الأخير من ترعة المحمودية ، ويقتصر استعماله على المراكب الشراعية والوحدات الصغيرة لنقل مواد البناء ، ويتراوح غاطسها بين ٢ متر ، ١.٤٠ متر .

× طريق القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح المنوفى فبحر شبين فقناة طنطا الملاحية فترعة الباجورية ففرع رشيد فترعة المحمودية ، بطول ٢٥٥ كم ، وبغاطس يتراوح ما بين ٢.٠ متر ، ١.٤٠ مترا .

× الطريق الملاحى القاهرة / الاسماعيلية طريق ترعة الاسماعيلية ، بطول ١٣٥ كم وبغاطس يتراوح ما بين ١.٧٠ ، ١.٤٠ متر .

× الطريق الملاحى القاهرة / المنزلة طريق الرياح التوفيقى فترعة المنصورية والبحر الصغير ، بطول ١٩ كم وبغاطس يتراوح ما بين ٢ متر، ١ متر وهو صالح للملاحة .

أما فرع دمياط فهو غير صالح للملاحة الآن ، وتجرى حاليا دراسة لتحويله لخط ملاحى من الدرجة الأولى لخدمة ميناء دمياط .

هذا وتوجد خطوط ملاحية ثانوية أخرى منها : القاهرة – مدينة

رشيد بطول ٢٢٥ كم ، والقاهرة – المطرية بطول ٢٥٥ كم ، وصان الحجر– المنزلة بطول ٣٠ كم ، والقاهرة – كفر الزيات بطول ١٢٠ كم ، والقاهرة – طنطا بطول ٩٥كم ، والقاهرة المحلة الكبرى بطول ١٥٥ كم .

الطرق الملاحية فى الوجه القبلى : وتتركز فى الآتى :

× الطريق الملاحى القاهرة / أسوان من خلال نهر النيل ، بطول ٩٨٠ كم ، وبغاطس يتراوح ما بين ١.٨ متر ، ١.٨ متر .

× الطريق الملاحى ترعة الابراهيمية من الفم حتى ديروط وملوى ، بغاطس يتراوح ما بين ١.٨ متر ، ١.٣ متر .

× الطريق الملاحى أسوان / وادى حلفا من خلال بحيرة ناصر ، بطول ٣٥٠ كم .

المراسى والموانى الحالية على القنوات الملاحية :

× مراسى تديرها المحافظات : وهى مرسى المحلة الكبرى ، ومرسى المنصورة ، ومرسى كفر الدوار ، ومرسى اسنا ، وجميعها غير مستغل حاليا فى النقل المائى الداخلى .

× مراسى تستغلها جهات مختلفة وهى : مرسى طنطا ، ومرسى دمنهور ، وميناء أثر النبى ، ومرسى التبين النهرى ، وميناء قنا النهرى ، وميناء الأقصر ، وميناء أسوان ، وهى مستغلة جزئيا فى النقل النهرى .

ثانيا : الوحدات الملاحية النهرية :

يعتبر وجود أسطول نقل نهرى ، من المتطلبات الضرورية للنقل الداخلى فى مصر .

وفيما يلى عرض موجز لمختلف أنظمة تشغيل الوحدات الملاحية النهرية .

الوحدات ذاتية الحركة :

ولها قدرة على الحركة الذاتية مما يسهل سيرها وامكان استخدامها فى تلقى شحنات من السفن البحرية ، غير أنه يعيبها طول وقت الشحن والتفريغ ، كما أنها تحتاج لعدد أكبر من العمالة .

ولقد أمكن تقليل تكاليف العمالة بجعل الوحدة تجر صندلا أو صندلين خلفها .

– نظام الجر :

حيث يقوم جرار أو وحدة ذاتية الحركة بجر صنادل وبذلك يقل عدد الماكينات وكذلك عدد البحارة ، كما يمكن تقسيم القافلة وترك بعض الصنادل للشحن ووضع صنادل أخرى بدلها بالقافلة ، ويعيب هذا النظام وجود كل وحدة تحت قيادة مختلفة واحتمال الاصطدام عند توقف احدى الوحدات الأمامية فجأة ، كذلك زيادة المقاومة نتيجة اصطدام امواج الجرار الخلفية مع الصنادل وصعوبة الملاحة فى المنحنيات وضرورة عكس اتجاه القافلة السائرة مع التيار عند الرسو ، وهى عملية بالغة الصعوبة فى المجارى المائية الضيقة .

– نظام الدفع :

حيث يقوم دافع بدفع صنادل ، وهذه الطريقة تتلافى عيوب النظامين السابقين ، كما أن لها ميزة فنية حيث يمكن اعتبارها وحدة واحدة من الناحية الهيدروميكانيكية لها نفس وزن الازاحة لمجموعة الصنادل والدوافع . وتشكل هذه الطريق بالأشكال الآتية :

× صندل دافع مع صندل مدفوع وهو النظام المتبع فى مصر .

× صندل دافع صندلين مدفوعين ، إما فى خط واحد أو خطين متوازيين .

× دافع يدفع أربعة أو ستة صنادل فى مجموعة ٢×٢ أو ٢×٣ .

والمجموعة كلها تكون تحت إمرة رئيس البحارة لوجودها بكاملها أمامه ، غير أنه يعيب هذه الطريقة طول القافلة ، خصوصا فى المنحنيات .

أعداد الوحدات الموجودة فى مصر :

– قطاع نقل البضائع :

× اسطول النقل بالقطاع العام ٧٠٧ وحدة ، جملة حمولتها ٢٠٤٧٨٣ طن عند غاطس ١.٥ متر .

× اسطول شركة السكر ٢٣٦ وحدة ، جملة حمولتها ٥٤٢٧٣ طن .

× وحدات القطاع الخاص ٤٧٧ وحدة ، جملة حمولتها ١١٠٨٧٧ عند غاطس ١.٥ متر .

– قطاع نقل الركاب :

وحدات قطاع خاص عددها ٢١١ ، وجملة الأفراد المحمولة ٦٠٠٠ فـرد .

– وحدات القطاع الحكومى (خدمات – مجالس مدن – وزارة رى – آثار – هيئة السد العالى) .

لنش عدد ١٥٤ ، وقاطرات عدد ٣٧ ، وصنادل آلية عدد ٧ ، وباخرة واحدة .

– وحدات قطاع عام غير عاملة فى شركة النقل :

(المقاولون العرب – الأسمنت – الألمنيوم – الأسمدة العضوية – كفر الزيات) .

لنش عدد ١٦٦ ، وقاطرة عدد ٦١ ، وصنادل عدد ١٩ .

– وحدات شرطة المسطحات المائية :

عدد ٦٠٠ لنش .

– وحدات السياحة :

وعددها ٦٦ وحدة تتراوح بين أقل من ٥٠ راكب وحتى أكثر من ٢٠٠ راكب .

– وحدات خدمات لبحيرة المنزلة :

× نقل ركاب عدد ٦٦ وحدة ، تتراوح حمولتها بين ١٠ وأكثر من ٢٠٠ راكب .

× نقل بضائع عددها ٤٩٣ وحدة ، تتراوح بين ١ ، ٢٠ طن .

المعوقات الحالية للنقل المائى الداخلى

أولا : المعوقات بالمجارى المائية :

تتمثل المعوقات كما تمليها ظروف المجرى فى التحديد لأبعاد الوحدات ، فى حين أن اقتصاديات التشغيل تتناسب طرديا مع زيادة الأبعاد ، الا أن ذلك لا يمكن الأخذ به بصورة مطلقة ، حيث ان هناك قواعد فنية بين طول وعرض الوحدات .

ويمكن تحديد العوائق فى المجارى المائية على النحو الآتى :

المعوقات بنهر النيل :

– غاطس الوحدات : ، تتمثل المعوقات فى مجرى النيل من أسوان الى القاهرة فى قلة العمق فى الأجزاء الانتقالية بين المنحنيات فى ٣٠ موقعا جملة طولها ٥٠ كم .

– أبعاد الوحدات : وتتلخص فى أبعاد الأهوسة التى حددت بأبعاد ٨٠× ١٦م ، وهذا يكفى وحدات بأبعاد ٥ × ٧.٥ متر ، فى حين أن الأبعاد الأكثر اقتصادا هى ٧٠ × ٩ متر .

– طول فترة دورة المرور فى الهويس ، مما يحد من عدد الوحدات المارة .

– حدوث نحر خلف الهويس ، مما يحد من استخدام الغاطس بسبب كشف فرش الهويس كما هو الحال فى هويس نجع حمادى .

معوقات الترع والقنوات :

وذلك لارتباط تصميم الترعة بأعمال الرى دون النظر للملاحة ، وتتلخص فيما يلى :

– غاطس الوحدات : فحاجة الرى تنحصر فى تنظيم التصرف ، فى حين أن حاجة الملاحة تحتاج الى تنظيم الغاطس .

– أبعاد الوحدات : بالرغم من وجود علاقة بين مساحة الجزء الغاطس من الوحدات ومساحة القطاع المائى ، الا أن الأمر يحتم فرض قيود بعدم زيادة الغاطس لمنع حدوث الاحتكاك بالقاع ، وكذلك عرض الوحدة لتلافى الحاجة لزيادة قوة الآلات زيادة غير اقتصادية .

معوقات موانى الشحن والتفريغ :

وتتلخص فى عدم توفير رصيف لتراكى الوحدات ، وعدم توفير معدات الشحن والتفريغ الكافية ، وكذلك عدم توفير المخازن ومساحات التشوين مع عدم انتظام وسيلة النقل الوسيطة لتلافى عطل الوحدات والتكدس فى المخازن والشون .

ثانيا : معوقات الأسطول :

تبلغ وحدات الأسطول كالآتى :

الشركة	فعلى عام ٨٥/٨٤			فعلى عام ٨٤/٨٣			نسبه التطور
	آلى	غير آلى	جملة	آلى	غير آلى	جملة	النسبة
النقل النهرى	٢٧٩	١٧٨	٤٥٧	٢٥٩	١٥٨	٤١٧	٪١١٠
النقل المائى	٢٤٤	١٣٣	٣٧٧	٢٥١	١٣٣	٣٨٤	٪٩٨
السكر	١٧٦	٣٤	٢١٠	١٧٦	٣٤	٢١٠	٪١٠٠
الجملة	٦٩٩	٣٤٥	١٠٤٤	٦٨٦	٣٢٥	١٠١١	٪ ١٠٣

وتبلغ اعداد الوحدات التى قاربت الخروج من الخدمة حوالى ٢٠٪

من الموجود حاليا ، حيث ان عمرها وصل الى ما يقرب من ٤٠ عاما .
وتتلخص المعوقات الخاصة بالاسطول فيما يلى :

نقص العمالة :

انخفضت عمالة التشغيل من ٣٥٨٦ عاملا عام ١٩٨٤/٨٣ الى ٣٥٤٣ عاملا عام ٨٥/٨٤ ، وادى ذلك الى الخفض من ٣.٥٤ رجل / وحدة الى ٣.٣٩ رجل / وحدة ، وهذا أدى الى توقف ما يقرب من ٥٠وحدة يوميا على الأقل بنسبة ٥٪ من التشغيل . والأمر يتطلب ضرورة تدبير ١٥١٨ عاملا لتعويض هذا العجز ، وهو ما يمثل ٤٣ ٪ من الموجود حاليا ، ويجرى حاليا تكليف بعض المجندين لتعويض هذا العجز .

ورغم زيادة أجور عمال الوحدات بنسبة ١٠٪ عام ٨٥/٨٤ عنها فى عام ٨٤/٨٣ وزيادة متوسط أجر العامل سنويا ١٢٪ ، الا أن نصيب انتاجية الجنيه / أجر قد انخفضت بنسبة ٨٪ .

ورش الصيانة والعمرات :

ان احتياجات وحدات التشغيل من العمرات والصيانة تفوق طاقة الورش الحالية ، حيث يوجد عجز ٣٠ ٪ فى القزقات ، و٤٨ ٪ من احتياجات الجلب والأعمدة والريش والدفف ، وكذلك وجود عجز بنسبة ٢٣ ٪ فى طاقة الورش حاليا لصيانة وعمرات المحركات .

ثالثا : معوقات التشغيل :

– معوقات تنظيمية :

تعطى الأولوية فى المجارى المائية – بحكم القانون رقم ٤٨ لسنة ١٩٨٢ وقرار وزير الرى رقم ٨ لسنة ١٩٨٣ – لأعمال الرى ، مما يحد من قدرة قطاع النقل النهرى على المساهمة فى اتخاذ اجراءات التطوير .

– أطقم التشغيل :

تفيد الاحصاءات ان هناك طاقة نقل غير مستغلة قدرها ٥٪ نتيجة عدم توفر اطقم التشغيل .

– أن أيام التشغيل المنتجة تصل الى ٢٥٥ يوما فى السنة بنسبة ٦٩.٩٪ ، كما تصل ساعات التشغيل اليومية الى ١٠ ساعات فقط ، كذلك تحدد الحمولة بنسبة ٨٠٪ فقط لمعوقات الطريق ، وذلك بالاضافة الى عدم توافر مشحونات رحلة العودة بصفة منتظمة ، مما يقلل من اقتصاديات التشغيل .

معوقات ملاحية :

– الغاطس التصميمى لوحدات القطاع العام يتراوح بين ١٦٠ سم – ١٨٥ سم ، وكان العمق المائى فى النيل فى الأعوام السابقة يسمح بغاطس ملاحى قدره ١٥٠سم ولكن فى العامين الاخرين انخفض الغاطس المتاح الى ١٣٠ سم ، و١١٠ سم ، وبصفة خاصة فى المنطقة الحاكمة بين هويس بنجع حمادى وهويس أسيوط ، حيث يسود غاطس قدره ١١٠ لمدة ستة أشهر .

– المشاكل الملاحية فى ترعة النوبارية والمتمثلة فى : تركيز تشغيل الطلمبات على طول الترعة نهارا ، وانهيارات الجوانب ، وعدم وجود التجانس بين انحدار القاع والانحدار الهيدروليكى لسطح الماء .

– سوء حالة الأهوسة وبصفة خاصة هويس ١٠١ ، وهويس المالح ، مما يعطل دورة الانتاج .

– عدم تحديد مجرى ملاحى بعمق مناسب مع وضع العلامات المميزة لهذا المجرى .

– كثرة الاعمال الصناعية التى تعترض المجارى الملاحية مثل الكبارى المتحركة والأهوسة ذات السعة المحدودة ، وهناك فاقد فى الوقت يبلغ عدة ساعات فى انتظار العبور بخلاف وقت العبور . ومن أمثلة ذلك :

× يوجد على طريق القاهرة / الاسكندرية ٢٧ عملا صناعيا ، منها ٢٠ كوبرى ، و٧ أهوسة .

× يوجد على طريق القاهرة / اسوان ١٤ عملا صناعيا تتمثل فى : ١٠ كبارى ، منها ٥ علوية ، وأربعة أهوسة .

× تبلغ طاقة الأسطول التى تتعطل بسبب الأعطال الملاحية حوالى ١٠٪ من طاقة الأسطول .

– كثرة الحوادث سواء كانت حوادث الشحط أو حوادث التصادم بين

الوحدات ، أو بقواعد الكبارى والأهوسة ، أو باجسام فى قاع المجرى الملاحى .

– عدم توافر موانى نهرية فى مختلف المحافظات .

– الملاحة نهارية فقط ، اذ يقدر متوسط العمل بعشر ساعات فقط من الشروق للغروب .

– النقل من الموانى ، اذ يقتصر حاليا على الطريق الملاحى القاهرة / الاسكندرية ، ثم القاهرة / اسوان بطول ٩٨٠ كم .

– عدم التخلص من المخلفات التى أصبحت تشكل عائقا للحركة .

– عدم التنسيق بين شرطة المسطحات المائية وهيئة النقل النهرى .

– عدم كفاية وفاعلية نظم التدريب الحالية ، فبالرغم من أنه قد تم انشاء المدرسة الثانوية الصناعية للنقل النهرى بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم عام ٧٨/ ١٩٧٩ ، كما تم انشاء المعهد الاقليمى النهرى مع هيئة الأمم عام ٧٦ – الا أن دورهما ما زال دون المطلوب .

– تطور الغاطس عام ٨٢ الى ١٩٨٦ :

أولا : الغاطس من أسوان الى قناطر الدلتا خلال أشهر يناير ، فبراير ، مارس ١٩٨٢ مقارنا بعام ١٩٨٦

الشهور	اسوان / اسنا		اسنا / نجع حمادى		نجع حمادى اسيوط		اسيوط الدلتا	
	١٩٨٢	١٩٨٦	١٩٨٢	١٩٨٦	١٩٨٢	١٩٨٦	١٩٨٢	١٩٨٦
يناير	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١١٠	١٣٠	١٣٠
فبراير	١٥٠	١٣٠	١٥٠	١٣٠	١٥٠	١١٠	١٥٠	١٣٠
مارس	١٥٠	١٤٠	١٥٠	١٤٠	١٥٠	١١٠	١٥٠	١٤٠

ومن هذا الجدول يتضح أن الغاطس السائد من أسوان الى قناطر الدلتا خلال شهرى فبراير ومارس عام ١٩٨٢ كان ١٥٠ سم ، بينما تراوح الغاطس فى عام ١٩٨٦ ما بين ١٤٠ سم حد أقصى و ١١٠ سم حد أدنى .

ثانيا : الغاطس فى المنطقة من نجع حمادى الى أسيوط خلال الفترة من أكتوبر ٨٢ الى مارس ٨٦/٨٥

	١٩٨٢	١٩٨٥	١٩٨٦	النقص فى الغاطس عن	
				عام ٨٢	المعيارى ١٦٠سم
أكتوبر	١٣٠	١١٠		٢٠سم	٥٠ سم
نوفمبر	١٣٠	١١٠		٢٠ سم	٥٠سم
ديسمبر	١٣٠	١١٠		٢٠سم	٥٠ سم
يناير	١٣٠		١١٠	٢٠سم	٥٠ سم
فبراير	١٥٠		١١٠	٤٠سم	٥٠ سم
مارس	١٥٠		١١٠	٤٠ سم	٥٠ سم

ومن هذا الجدول يتضح ان الغاطس فى المنطقة من نجع حمادى إلى أسيوط يتراوح ما بين ١١٠ سم و١٥٠ سم ومنها ١١٠ سم لمدة ستة شهور فى السنة .

أثر التغيير فى الغاطس على الحمولة :

لتوضيح اهمية تاثير الغاطس فى النقل نعرض الجدول التالى :

تأثير الغاطس على حمولة الأساطيل

الغاطس	النسبة	حمولة المدفوع	حمولة الدافع	المجموع	النسبة	العجز
١٦٠	٪١٠٠	٤٢٠	٣٥٠	٧٧٠	٪١٠٠	—
١٥٠	٪٩٣.٧٥	٣٨٦.٥٠٨	٣١٦.٢٧٨	٧٠٢.٧٨٦	٪٩١.٢٧	٪٨.٧٣
١٤٠	٪٨٧.٥	٣٥٣.٥٧٥	٢٨٥.١٠٢	٦٣٨.٦٧٧	٪٨٢.١٥	٪١٧.٠٥
١٣٠	٪٨١.٢٥	٣٢١.٢٣٣	٢٥٠.٧٦٦	٥٧١.٩٩٩	٪٧٤.٢٩	٪٢٥.٧١
١٢٠	٪٧٥	٢٨٧.٧٣١	٢١٨.٠١	٥٠٥,٧٤١	٪٦٥.٦٨	٪٣٤.٣٢
١١٠	٪٦٨.٧٥	٢٥٣.٨١٣	١٨٥.٧٥٤	٤٣١.٥٦٧	٪٥٧.٠٩	٪٤٢.٩١

ومن هذا الجدول يتضح الآتى :

× عجز فى الحمولة حوالى ٩٪ عند غاطس ١٥٠ سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ١٧٪ عند غاطس ١٤٠سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ٢٦٪ عند غاطس ١٣٠ سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ٣٤.٥٪ عند غاطس ١٢٠سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ٤٣٪ عند غاطس ١١٠ سم .

حالة المجرى الملاحى لنهر النيل :

– يتعرض المجرى الملاحى للتغيير سنويا ، الأمر الذى يؤثر على سير الملاحة وكفاءتها .

– عدم وجود مسار محدد للملاحة للوحدات النهرية ، مما ينتج عنه أن الملاحة تعتمد على كفاءة طاقم التشغيل ، وتعتبر ملاحة اجتهادية ، وكثيرا ما تواجه اختناقات فى المجرى . كما أن المسار يقترب كثيرا من الجسور مما يؤثر عليها .

– عدم وجود مرافق النجدة والاتصالات اللاسلكية والرصد على امتداد المجارى أو نقط للصيانة السريعة ، مما يؤثر على نسبة الأمان لتشغيل الوحدات النهرية ، وبصفة خاصة عند عطلها أو جنوحها أو تعرضها للحريق أو الغرق .

– حدوث انهيارات للجوانب وما يتبع ذلك من اختناقات فى المسار الملاحى ، علاوة على التجريف والتطهير العشوائى للمجرى المائى .

– عدم وجود أجهزة مناسبة للارشاد لتسهيل حركة الملاحة نهارا وليلا .

– عدم وجود موانى ، بالمعنى العلمى والفنى على طول المسار الملاحى ، مزودة بوسائل الشحن والتفريغ ومحطات للتموين بالوقود والزيوت ، ومخازن لتشوين البضائع ، ومأوى لرسو الوحدات للراحة .

– سعة الأهوسة محدودة وحالتها الفنية سيئة ، مما يؤثر على حجم وحموله الأساطيل المستخدمة ، كما يؤثر على مدة الرحلة ودورة التشغيل واقتصاديات النقل .

علاوة على أن مواعيد فتح الأهوسة والكبارى المتحركة لا تتوافق مع مواعيد وصول وتدفق الوحدات ، مما يزيد من زمن العبور وزمن انتظاره .

رابعا : المعوقات للأعمال السياحية :

– عدم وجود المراسى الصالحة .

– عدم توافر نقط المراقبة والانقاذ .

– عدم وجود هيئة اشرافية لضمان سلامة الفنادق العائمة وتوفير الأمن للركاب .

– تضارب الاختصاصات بين وزارتى الرى والصحة فيما يتعلق بالصرف الصحى للفنادق العائمة ، اذ تشترط وزارة الصحة موافقة هيئة الشرب التى تقوم بطلب اعتماد عينة من التحاليل معتمدة من وزارة الصحة ، فى حين أن معاملها بالأقصر وأسوان قاصرة عن اظهار النتائج ، لذا تنقل العينات من الأقصر واسوان الى القاهرة ، الأمر الذى يؤدى الى كثير من التعقيدات ، كما يشكك فى سلامة التحاليل .

دور النقل النهرى فى النقل

أولا : نقل البضائع :

كان حجم النقل ١٣٥.٦ مليون طن عام ١٩٨٣ ، ومن المقدر أن يصل الى ١٧٧.٧ مليون طن عام ١٩٨٧ ، والى ٣٢٥.٢ مليون طن (حد أدنى) ، والى ٤٥٦ مليون طن (حد أقصى) عام ٢٠٠٠ .

وبدراسة توزيع هذا الحجم على الوسائل ، نجد أن الطرق عام ١٩٨٣ نقلت ٨٨.٤ ٪ من الحجم الكلى ، والنقل بالأنابيب ٤٪ ، والنقل بالسكك الحديدية ٤.٥٪ ، وبالنقل المائى الداخلى ٣.١ ٪ .

وفيما يلى بيان بالمنقول بالنقل النهرى عام ١٩٨٣ :

١.٢١١ مليون طن مواد بترولية .

٠.٢١٢ مليون طن اسمنت .

٠.٨١٤ مليون طن فحم كوك .

١.٢٣٤ مليون طن مواد بناء ومواد تعدينية وفوسفات .

٠.١٥٢ مليون طن حبوب .

٠.٤٤٠ مليون طن سكر .

٠.١٤٠ مليون طن بضائع أخرى باجمالى ٤.٢٠٨ مليون طن .

كما يوضح الجدول على الصفحة التالية حجم المنقول للسنوات ١٩٨٧ ، ٢٠٠٠ ، ومنه يتضح ان وسائل النقل المائى سوف تنقل ٣.٤٪ من حجم النقل لعام ١٩٨٧ ، ٢.٤٪ من حجم النقل العام ٢٠٠٠ (حد أدنى) ، ٢.٢٪ من حجم النقل (كحد أعلى) سنة ٢٠٠٠ ، وذلك على اساس الطن . فى حين أنها ستكون ٥.٥٪ سنة ١٩٨٧ ، و٥.٥٪ سنة ٢٠٠٠ (حد أدنى) و٥٠ ٪ سنة ٢٠٠٠ (حد أقصى) من الطن / كيلو متـــر .

الوسيلة	النقل باستخدام الاتوبيس				النقل على السكك الحديدية				النقل بوسائل النقل المائى				النقل على الطريق				اجمـــــالى			
السنه	طن×٦٠	النسبه المئوية	طـــــن ×٩٠٠	النسبة المئوية	طن كم ×٩٠٠	النسبه المئوية	طن كم ×٩٠٠	النسبة المئوية	طن كم ×٦٠٠	النسبه المئوية	طن كم ×٦٠٠	النسبه المئوية	طن كم ×٦٠٠	النسبة المئوية	طن كم ×٩٠٠	النسبة المئوية	طن ×٦٠٠	النسبة المئوية	طن ×٩٠٠	النسبة المئوية
١٩٨٣	٥٤	٤٪	٠.٧	٣.١	٦.١	٤.٥	٢.٢	٩٧	٤.٢	٣.١	١.٧	٧.٥	١١٩.٩	٨٨.٤	١٨.١	٧٩.٧	١٣٥.٦	٪١٠٠	٢٢.٧	٪١٠٠
١٩٨٧	١٠٠.٠	٥.٦	١.٧	٦	من ٥.٩ الى ٧.٩	٣.٣	٢.١	٧.٤	٦.١	٣.٤	٢.٣	٩.٥	١٥٢.٤	٨٥.٧	٢٠.٧	٧٢.٦	١٧٧.٧	٪١٠٠	٢٨.٥	٪١٠٠
٢٠٠٠ حد أدنى	٣١.٤	٩.٧	٨.٥	١٦.٢	١٤.١	٤.٣	٤.٨	٩.٢	٧.٧	٢.٤	٢.٩	٥.٥	٢٧٢.٠	٨٣.٦	٣٦.١	٦٩.١	٣٢٥.٢	٪١٠٠	٣٢.٣	٪١٠٠
٢٠٠٠ حد أقصى	٤٤.٤	٩.٧	١٢.١	١٦.٨	١٩.٤	٤.٢	٦.٦	٩.١	٩.٨	٢.٢	٣.٦	٥.٠	٢٨٢.٤	٨٣.٩	٤٩.٨	٦٩.١	٤٥٦.٠	٪١٠٠	٣٢.١	٪١٠٠

ثانيا : مساهمة النقل النهرى فى نقل الركاب :

× النقل عبر بحيرة ناصر :

تنقل وسائل النقل النهرى حوالى ١٠٠٠ الف راكب فى العام ، وهى تعمل على خط السد العالى / وادى حلفا ، وخط السد العالى / ابو سنبل ويعمل عليه مركبان وواحدة احتياطى .

× النقل ببحيرة المنزلة ، وبها :

٨٠ لنش حمولة من ٥ – ١٠ راكب .

١٩ وحدة حمولة من ١٠– ٣٠ راكب .

١٨ وحدة حمولة من ٣٠ –٥٠ راكب .

٢ وحدة حمولة من ١٠٠ – ١٥٠ راكب

٩ وحدة قطاع عام حمولة ١٥٠ راكب .

٨ وحدات حمولة من ١١٦ – ١٦٨ راكب .

وقد قامت بنقل ١٨٦٥٢٣ راكب عام ١٩٨٥ على خط المطرية / بور سعيد ، وخط المطرية / شادر عزام ، والمنزلة / صان الحجر ، والمنزلة / القوايطة ، وجملة المنقول حوالى ثلث مليون سنويا .

× اقليم القاهرة الكبرى :

يوجد خطان طوليان ، الأول شبرا الخيمة / الوراق / الجلاء ، ويعمل عليه ست وحدات ، والثانى : مصر القديمة / الجامعة / الجلاء ، ويعمل عليه أربع وحدات . وأما خطوط المعديات العرضية فهى خمسة خطوط : شبرا الخيمة / الوراق ، الساحل / امبابة ، الساحل / الوراق ، مصر القديمة / الجيزة ، امبابة / ابو الفدا . وجملة الركاب على الخطوط السبعة هى ٣٠٥٧٥ راكب فى اليوم ، بحجم ١٠ مليون رحلة سنويا ، تعادل ١ ٪ من جملة النقل بالقاهرة الكبرى .

ثالثا : السياحة ودور النقل النهرى :

يعمل حاليا بالنيل ٧٠ فندقا عائما ، ويجرى حاليا دراسة انشاء فندقين عائمين سعة ١٢٠ راكب فى بحيرة السد العالى .

ويوجد العديد من البواخر المرخص بها ، تحتوى على ٢٩٣٤ كابينة وبها ٥٩٠٦ سرير .

وتبلغ عدد الوحدات المملوكة للقطاع العام سبع ، منها أربع مملوكة لشركة ايجوث ، وثلاثة مملوكة لشركة مصر للسياحة ، وفندق عائم مملوك لشركة مصر للسياحة تحت الانشاء .

اما الفنادق التى تحت الانشاء فيبلغ عددها ٢٤ فندق ، وعدد كبائنها ١٤٠٥ كابينة ، بها ٢٨١٠ سرير ، وبذلك تصل الطاقة الفندقية العائمة الى ٤٣٣٩ كابينة بها ٨٧١٦ سرير .

ويبين الجدول الوارد فى الصفحة التالية عدد أسرة الفنادق العائمة ونسب الاشغال والايرادات عن سنة ١٩٨٥ :

ومن المناسب الاشارة الى الزيارات التى يمكن ان يقوم بها السائح من خلال رحلته النيلية فى نهر النيل بين محافظات قنا والأقصر وأسوان وهى :

– نجع حمادى (قنا) : زيارة معبد دندره ومعبد ابيدوس ، وتتم الزيارة عادة بالأتوبيس أو السيارات .

– الأقصر : وتتوزع زيارة مدينة الأقصر بين عدة مزارات :

× زيارة معبدى الكرنك والأقصر .

× زيارة البر الغربى وتشمل عادة وادى الملوك ووادى الملكات ومدينة حابو والنبلاء وحتشبسوت .

× زيارة متحف الأقصر .

× مشاهدة الصوت والضوء بالأقصر .

– اسنا : زيارة معبد اسنا .

– أدفو : زيارة معبد ادفو ، ويتم ذلك عادة بركوب عربات الحنطور .

– كوم أمبو : زيارة معبد كوم أمبو .

– أسوان : وتنقسم زياراتها الى عدة زيارات :

× زيارة جزيرة النباتات والجزر المحيطة وقبر اغاخان ، وتتم الزيارات بالمراكب الشراعية .

× زيارة السد العالى وخزان اسوان والمسلة الناقصة ومعبد فيلة .

× زيارة المتحف والقرية النوبية .

× زيارة الصوت والضوء وقصر الثقافة لمشاهدة الرقص النوبى .

بيان بعدد أسرة الفنادق العائمة التى تعمل حاليا سنة ١٩٨٥
ونسب الاشغال والايرادات عن سنة مالية

الشهر	عدد الاسره	عدد الايام	نسبة الاشغال	الايراد جنيه مصرى	اجمالى ايراد الشهر بالجنية المصرى	ملحوظات
يناير	٥٩٠٠	٣٠	٧٥٪	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
فبراير	٥٩٠٠	٣٠	٧٠٪	١٠٠	١٢٣٩٠٠٠٠	
مارس	٥٩٠٠	٣٠	٧٥٪	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
ابريل	٥٩٠٠	٣٠	٧٥٪	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
مايو	٥٩٠٠	٣٠	٥٠٪	١٠٠	٨٨٥٠٠٠٠	
يونيه	٥٩٠٠	٣٠	٣٠٪	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	ايرادات الشهر تمثل فقط ٧٠٪ من اجمالى الايرادات وذلك لأعمال الصيانه السنوية والتى تمثل حوالى ٣٠٪
يولية	٥٩٠٠	٣٠	٣٠٪	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	
اغسطس	٥٩٠٠	٣٠	٣٠٪	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	
سبتمبر	٥٩٠٠	٣٠	٤٠٪	١٠٠	٧٠٨٠٠٠٠	
اكتوبر	٥٩٠٠	٣٠	٦٠٪	١٠٠	١٠٦٢٠٠٠٠	
نوفمبر	٥٩٠٠	٣٠	٧٥٪	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
ديسمبر	٥٩٠٠	٣٠	٨٥٪	١٠٠	١٥٠٤٥٠٠٠	
الاجمالى	٧٠٨٠٠	٣٦٠	٥٨٪		١١٨٢٣٦٠٠٠	

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

– أبو سمبل : زيارة معبد (أبو سمبل) وتتم عن طريق الطائرة أو الأتوبيسات والعربات .

× والمأمول أن يتم تحقيق رحلات نيلية بين أسوان (قرية شيراتون أمون) وأبو سمبل (قرية نفرتارى) فى بحيرة السد العالى .

وتجرى حاليا دراسة انشاء اثنين من الفنادق العائمة سعة كل منهما ١٢٠ راكب .

التطور المطلوب لمجابهة احتياجات النقل

ويتضح مما سبق ان قطاع النقل المائى الداخلى يحتاج الى تطوير ، لكى يكون معدا لمواجهة الاحتياجات المستقبلية ، وحتى يسهم فى سد احتياجات النقل لمصر خلال السنوات المقبلة على نحو أفضل مما يسهم به حاليا .

ان اية نظرة اقتصادية لقطاع النقل تشير الى ضرورة استخدام الوسيلة المناسبة والأقل تكلفة للنقل . ويأتى النقل المائى الداخلى فى المقدمة اذا ما أخذت تكاليف النقل فى الاعتبار ، اذ أنه يعتبر وسيلة مناسبة ومقبولة لنقل العديد من البضائع .

واذا نظرنا الى المكونات الأساسية للنقل المائى الداخلى ، فان هذا التطور المطلوب له يجب أن يشمل ثلاث نواح هى :

تطوير القنوات الملاحية والمجرى الملاحى لنهر النيل

يستلزم تطوير القنوات الملاحية ، وضع خطة قومية تستهدف دراسة شبكة الطرق الملاحية كوحدة متكاملة ، وتوفير عمق مياه كاف بها على مدار العام يسمح بغاطس اقتصادى للتشغيل وحجم النقل ، وفقا لدراسة حديثة أعدها معهد بحوث الآثار الجانبية للسد العالى . أما نهر النيل فيحتاج الى مشروع تطوير خاص به ، وذلك على النحو الآتى :

مشروع تطوير المجرى الملاحى لنهر النيل (بين أسوان وقناطر الدلتا) :

يعتبر مجرى النيل – من حدود مصر الجنوبية وحتى البحر المتوسط – شريان حياة مصر ، وعلى ضفتيه يعيش معظم سكانها ، كما توجد حضاراتها القديمة ومعالم نهضتها الحديثة بشكل مكثف . الا أن المجرى المائى غير مستقر بطريقة علمية أو اقتصادية أو فنية .

ويتلخص الوضع الحالى للمجرى المائى للنيل وكفاءته النهرية ، فيما يأتى :

– اقصى غاطس مسموح به للسفن فى بعض أوقات السنة هو ١,٣٠ متر ، ترتفع الى ١,٨٠ فى بعض أوقات السنة ، وهذا يعنى تحديد حجم وحمولة ونوعيات السفن المارة ، مما يجعل تشغيلها غير اقتصادى أو ذا تكاليف مرتفعة . فضلا عن ضآلة الحركة عليه وعدم انتظامها . كما تقوم وزارة الرى بين الحين والآخر باصدار نشرة عن أقصى غاطس للسفن مسموح به خلال بعض الفترات .

– المجرى المائى لايستخدم الا نهارا فقط ، لذلك يتضاعف الوقت الذى تستغرقه السفن فى قطع المسافات ، وتصل الى عشرة ايام للمسافة من أسوان الى القاهرة .

– عدم وجود موانى بالمفهوم الحقيقى (فنى وعملى) للميناء على طول المجرى سواء كانت لخدمة المسافرين أم السياح أم البضائع ، ويترتب على ذلك صعوبات بالغة فى استخدام المجرى كوسيلة للنقل والتنقلات ، فضلا عن أن الموانى الحالية تسببت فى اضطراب المجرى وحدوث جزر غاطسة بالقرب منها لان طريقة رسو السفن غير فنية .

– أدت حركة الملاحة الحالية العشوائية من أسطول النقل النهرى – باستخدام موتورات بمراوح كبيرة وتسيير السفن بجانب جسور النيل – الى حدوث انهيارات لهذه الجوانب ، وظهور اختناقات فى المسار الملاحى ، مما يدفع الى التجريف العشوائى لتطهير المسار ، فتكون النتيجة زيادة اضطراب المجرى .

– عدم وجود مجرى ملاحى داخل نهر النيل بطريقة محددة فنيا أدى الى وجود صعوبات بالغة فى حركة السير وجذب السفن ، مما يضطر وزارة الرى الى صرف مياه زائدة عن حاجة الرى لتسهيل حركة السفن ، ومن ثم تضيع هذه المياه .

مشروع وزارة الرى :

قامت وزارة الرى (مركز البحوث المائية) ، بالاتفاق مع شركة كندية على عمل مشروع المسح الهيدروجرافى لنهر النيل وفرعيه دمياط ورشيد ، وذلك عن طريق رسم خرائط كنتورية لقاع النيل وجانبيه ، وكذلك للمجارى الضحلة الجانبية المبللة من مجرى النيل من « مسقة » السد العالى وحتى البحر المتوسط مرورا بقناطر الدلتا وفرعى النيل الرئيسين دمياط ورشيد . وكانت الاعمال المطلوبة كالاتى :

× عمل قطاعات عرضية على مسافات منتظمة عبر مجرى نهر النيل وعمودية عليه ، بواسطة جهاز الجس الصوتى ، والمسافة بين القطاعات مائتا متر ، وذلك لانتاج خرائط مقاس ١/٥٠٠٠ .

× عمل قطاعات لمجرى النهر بواسطة الجس الصوتى فى اتجاهى القطرين ، بين كل قطاعين عرضيين ، وذلك لانتـــاج خرائط مقاس ١/٥٠٠٠ .

× عمل قطاعات عرضية عبر مجرى النهر وعمودية على محور المجرى الرئيسى ، بمواقع الموانى النهـرية والمنشـــآت الهيـــدروليكية (القناطر) ، فتكون المسافة بين القطاعات ٢٥ متر .

× عمل قطاعات طولية بالجس الصوتى ، بمقيـاس رسم ١ : ١٠٠٠٠ .

× ترقيم ورسم خط الشاطئ بالتفاصيل الغربية ، الى مسافة ١٥٠ متر على الخرائط النهائية ، بمقياس ١:١٠٠٠٠ .

أهداف المشروع :

كذلك فإنه من الناحية الاقتصادية ، يتحتم وضع خطة متكاملة لرفع كفاءة مجرى النيل ليكون نهرا ملاحيا من الدرجة الأولى ، بالأساليب العلمية واستخدام التكنولوجيا الحديثة ، لتحقيق أهـداف المشروع التالية :

– تحديد المسار الملاحى داخل مجرى النيل من قناطر الدلتا وحتى أسوان بعرض ١٥٠ متر .

– يكون أقل عمق بالقناة الملاحية ٢.٦٥ متر لتسمح بغاطس سفن قدره ٤ أمتار طوال العام ، سواء فى التصرفات المنخفضة أو العالية وبشرط عدم الاخلال بمناسيب المياه الحالية طوال العام . الأمر الذى يزيد من كفاءة تشغيل السفن وزيادة حمولتها ، كما يخفض التكلفة .

– وضع شمندورات عائمة ومتحركة ، تكون مضاءة ذاتيا ليلا ، الأمر الذى يسهل حركة الملاحة نهارا وليلا ، مما يخفض الوقت الى الثلث تقريبا ، ويرفع كفاءة الحركة على طول المجرى .

– اقامة نقط ارشاد للاتصالات السلكية لاستخدامها فى مراقبة حركة المرور وسرعة النجدة فى وقت الطوارىء ، كالحرائق والجنوح وغيرها من المشكلات .

– اقامة موانى من الدرجة الأولى على طول المجرى ، تكون مشتملة على جميع المرافق كصالات المسافرين والكافتيريات وفنادق وحمامات سباحة ونواد ليلية ، ويكون ملحقا بها مرافق الشحن والتفريغ للبضائع ومخازن للتموين والمواد البترولية والاصلاحات البسيطة ومقر للشرطة النهرية وماوى لرسو السفن .

على أن تدعم هذه الموانى بالطرق التى تصلها بعواصم المحافظات وذلك لتنشيط السياحة الداخلية والخارجية ونقل البضائع والمسافرين ، مما يخفف الضغط على الطرق الأخرى ، ويؤدى الى مزيد من الجذب السياحى الداخلى والخارجى .

– حماية جوانب المجرى من الانهيارات ، سواء بسبب الملاحة الحالية العشوائية أو باسباب أخرى ، حفاظا على المجرى الملاحى ، ومنعا للاختناقات وتعطل سير الملاحة ، وصرف مياه زائدة عن حاجة الرى .

الأعمال المطلوبة للمشروع ومواصفاتها :

القناة الملاحية :

تحدد وتسوى قناة ملاحية بعرض ١٥٠ متر داخل مجرى النيل ، بأدنى عمق ٢.٦٥ ، طوال العام ، مع المحافظة على مناسيب النهر الحالية المقابلة للتصرفات المنخفضة والعالية ، وكذلك على فروق التوازن المسموح بها على القناطر الكبرى المقامة على النهر ، وهى اسنا ونجع

حمادى وأسيوط ، وكذلك على طول المجرى ، مع المحافظة على انحدارات المياه الحالية .

الشمندورات:

توضع على جانبى المجرى الملاحى شمندورات عائمة وسهلة الحركة مع ارتفاع وانخفاض المناسيب ، على أن تكون من النوع المضاء ذاتيا ليلا ، وتحدد أماكن هذه الشمندورات على مسافات متقاربة ، لتساعد على ارشاد السفن داخل المجرى الملاحى المحدد ، ويوضع بعضها حول الجزر الغاطسة ، وأمام الأماكن الهامة ، وحول الموانى . على أن تكون سهلة الصيانة وغير قابلة للسرقة أو الكسر .

الموانى النهرية :

يبلغ طول مجرى النيل بين قناطر الدلتا وأسوان ٩٥٤ كيلو متر نهريا ، وتقع عليه ٩ محافظات . أما اطوال مسافة النهر داخل كل محافظة ، فهى على النحو الآتى :

– محافظة أسوان	ويبلغ طول النهر داخليا	١٥٣ كيلو متر
– محافظة قنـــا	،،	٢٢٧ ،،
– محافظة سوهاج	،،	١٢٢ ،،
– محافظة أسيوط	،،	١٢١ ،،
– محافظة المنيا	،،	١٤٠ ،،
– محافظة بنى سويف	،،	٨٤ ،،
– محافظة الجيزة	،،	٦١ ،،
– محافظة القاهرة	،،	٣٢ ،،
– محافظة القليوبية	،،	١٤ ،،

ومن أجل الاستخدام السياحى والملاحى بكفاءة تامة ، لابد من اقامة عدد من الموانى النهرية من الدرجة الأولى ، بمعدل ميناء داخل كل محافظة ، وتزود جميع الموانى بالمرافق اللازمة لخدمة السياح ، كصالات الانتظار للمسافرين ونواد للترفيه المحلى ، وشبكة طرق لربطها بعاصمة المحافظة ، ومخازن للبضائع والتموين ، ووقود السفن والاصلاحات الطفيفة ، ومراكز للشرطة النهرية ، ومراقبة حركة السفن والارشاد بالطرق الحديثة ، على أن تكون هذه الموانى صالحة لاستقبال السفن ذات الغاطس ٦.٠ أمتار ، وأن تزود بأوناش التفريغ والتحميل ، بالنسبة لسياحة السيارات ، وتسهيل حركة الشحن والتفريغ للبضائع . ولاشك أن وجود الموانى بالقرب من عواصم المحافظات سوف يدفعها الى استكمال مرافقها اقتصاديا وسياحيا .

مراسى الدرجة الثانية :

تباعدت المسافات بين المحافظات ، لذلك يلزم اقامة ٦٠ مرسى من الدرجة الثانية – بمعدل واحد كل ٥٠ كيلو متر – لسرعة خدمات السياحة الواقعة بين عواصم المحافظات ، وكذلك لخدمة السياحة الترفيهية كاستخدام القوارب واللنشات للنزهة والمساعدة على ربط مدن المحافظات بعضها ببعض ، وكذلك اقامة مراسى صغيرة لخدمة وتنشيط سياحة الرياضة والصيد ، وغيرهما .

منشآت حماية جوانب المجرى :

توجد عوامل كثيرة – كاثر غير مباشر من الآثار الجانبية للسد العالى – تؤدى الى « تهايل » جوانب مجرى النيل على طول المسافة بين اسوان والبحر المتوسط . وتتلخص هذه العوامل فيما يلى :

– انقطاع ظاهرة الفيضان التى كانت تسبب ارتفاع وانخفاض المناسيب فى دورة سنوية ، الأمر الذى كان يؤدى الى تماسك طبقات المواد المكونة للجسور طول العام .

– انعدام صيانة جوانب المجرى ، وجفافها تماما بعد انشاء السد العالى .

– زيادة حركة الصرف المباشر من الأراضى الزراعية الى النهر مباشرة .

– حركة الملاحة العشوائية واقترابها من الجسور ، ممـا يحدث بهـا « نبضات » كبيرة تؤدى الى انهيارات شديدة على الجانبين .

– استخدام السفن الحالية لموتورات بمراوح كبيرة تسبب جرف وسحب الجسور غير المتماسكة الى الماء ، فضلا عن استخدام سرعات عالية تسبب موجات عرضية ، مما يزيد الحالة سوءا .

– سوء استخدام الأرض الزراعية وتجريفها ، مما يؤدى الى انهيار الجسور .

– اقامة المنشآت على جانبى المجرى بطريقة عشوائية تزيد من فقدان الجسور لحالة توازنها .

وقد بلغت أطوال جوانب المجرى – التى انهارت ولا تزال تنهار حتى الآن – حوالى ٤٠٠ كيلو متر على طول المسافة بين أسوان وقناطر الدلتا ، ويلزم عمل المنشآت والأعمال الصناعية اللازمة لحماية الجسور وتأدية وظيفتها بكفاءة عالية ، وازالة كل اسباب « التهايل » ، مما يحافظ على توازن المجرى وثبات مساره الملاحى ، وعدم حدوث اختناقات ملاحية .

نقط المراقبة والارشاد والنجدة :

يازم لحماية المجرى وتسهيل حركة الملاحة ، اقامة نقط للإرشاد اللاسلكى والاتصالات على طول المجرى ، لمراقبة سير السفن وسرعتها ونجدتها فى حالات الطوارئ بسرعة كافية .

وقد أتم معهد بحوث الآثار الجانبية للسد العالى الدراسات والبيانات والمسح الجوى والمسح النهرى ، ولم يبق الا دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع .

كما قدمت الحكومة الهولندية منحة لتطوير النقل النهرى بقيمة اجمالية ٦ ملايين فلورين ، وتمت الموافقة عليها من الجهات المعنية .

وتتضمن المنحة :

× وضع خطة للتطوير الأصلى المتوسط لفترة من ٥ – ١٠ سنوات .

× تنفيذ برنامج عمل من ٢-٣ سنوات يتضمن تحضير وتنسيق الاشراف على مشروعات التطوير .

× تنفيذ مشروعات التحسين التى تشمل :

– انشاء قسم للمسح الهيدروغرافى .

– انشاء وحدات صيانة للأهوسة .

– دراسات فى تصميم المشروعات النهرية .

وتم الاتفاق مع الجانب الهولندى على :

× تحسين الملاحة بترعة النوبارية عن طـــريق تطوير تشغيل الأهوسة .

× ميكنة وسائل الشحن والتفريغ بالموانى الداخلية .

وستقوم هيئة النقل المائى الداخلى باختيار ميناء أو ميناءين كمشروع رائد ، وعمل الترتيبات اللازمة لتطويرهما .

تطوير الأسطول

– الارتباط فى التشغيل بنظام المجموعة المكونة من دفاع طول ١٢ متر وعرض ٧.٥ امتار وغاطس ١.٢ متر وقدرة ٤١٠ حصان وصندلين طول كل منهما ٤٨ متر ، وعرض كل منها ٧.٥ متر وغاطس تصميمى ١.٤٥ متر ، لما له من ميزات على التركيبات الأخرى .

– ضـــرورة بناء عدد من الصنادل تصمم لبعض الأعمال الأخرى مثل :

× نقل الحاويات .

× نقل المواد التموينية الصب .

× نقل الاسمنت الصب .

× نقل البوتاجاز وثلاجات نقل المواد الغذائية وبصفة خاصة الأسماك .

* احداث تطوير جذرى فى نوعية أطقم التشغيل لجذب عناصر مؤهلة ، يمكنها استيعاب الأجهزة الحديثة كالرادار واللاسلكى .

تطوير التشغيل

– تطوير الموانى كما وكيفا لمجابهة اعمال النقل وانشطة السياحة ، ومن بين هذه الموانى :

× ميناء اثر النبى الذى شغل حاليا بمشحونات النقل البرى دون النقل النهرى .

وتقوم هيئة النقل المائى حاليا باجراء الاتصالات لاخلاء الميناء واستخدامه فى تحقيق اغراضه الأساسية .

× ميناء اسوان فانه يلزم تطويره لخدمة كافة البضائع ، نظرا لعدم استعماله حاليا الا لخام الحديد .

× ميناء الأقصر وميناء قنا حيث لم يستخدما منذ انشائهما حتى الآن .

والتطوير المطلوب بالنسبة للموانى بصفة عامة ، يقتضى ضرورة اجراء الآتى :

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

– حصر الأوضاع الحالية والمستقبلة ، واجراء دراسات جدوى لاعادة استخدامها فى تحقيق اهدافها .

– انشاء شركة أو أكثر للشحن والتفريغ .

– تعميم انشاء الموانى فى المحافظات التى تقع بجانب المناطق الصناعية .

– سرعة استغلال ميناء النهضة كامتداد جمركى وتزويده بالأوناش اللازمة .

– الاهتمام بالموانى النهرية العامة وتزويدها بمعدات المناولة والتخزين .

– دراسة امكان دخول الوحدات النهرية لميناءى الدخيلة ودمياط ، وتطوير ترعة الاسماعيلية وربطها بقناة السويس ، لربط ميناءى بور سعيد والسويس بالملاحة النهرية ، وذلك بوصلة ملاحية خارج مدينة الاسماعيلية حتى يمكن استغلال هذين الميناءين فى نقل بضائعهما .

– تشجيع نقل المواد المفرغة على المخطاف بموانى الاسكندرية وبورسعيد بواسطة النقل النهرى .

تأمين الملاحة وزيادة كفاءتها :

– تزويد المجموعة الملاحية بأجهزة الرادار اللاسلكى والكشافات اللازمة للملاحة الليلية ، وتزويد الأهوسة بالاضاءة واطقم التشغيل اللازمة للعمل ٢٤ ساعة بما يضاعف انتاجية التشغيل .

– اقامة نقط للارشاد على طول المجرى مزودة بأجهزة الاتصال اللاسلكى للانقاذ عند اللزوم .

– ضرورة التوسع فى انشاء الأحواض الجافة لزيادة كفاءة صيانة الوحدات .

التوصيات

وفى ضوء هذه الدراسة وما دار حولها فى اجتماع المجلس من مناقشات ، يوصى بالآتى :

أولا : توصيات عامة :

* وضع تنظيم يكفل المزيد من التكامل والتنسيق بين وزارات الرى والنقل والكهرباء ، بما يكفل الاستغلال الامثل لنهر النيل وباقى المجارى المائية المناسبة للنقل المائى الداخلى وبما لا يخل بوظيفتهما الأصلية الخاصة بالرى .

مع ما يقتضيه ذلك من اعادة النظر فى التشريعات المتعلقة بالنقل المائى الداخلى بما يخلصها من أى تعارض أو لبس ، وبما يحقق لمرفق النقل المائى الداخلى الانطلاق والعمل بالكفاءة المرجوة .

ثانيا : توصيات مباشرة :

فى شأن المجارى الملاحية :

* التنسيق مع قطاع الرى لدراسة تحقيق العمق الكافى للمياه بنهر النيل وباقى المجارى المائية الملاحية – حسبما جاء بهذا التقرير – وبما يناسب غاطس الوحدات المائية لتعمل بكامل غاطسها بكفاءة تامة على مدار العام .

* تحديد المجارى الملاحية بالأجهزة والعلامات الملاحية النهارية والليلية بعرض مقداره ما بين ١٥ ، ٢٠٠ متر .

* التخلص من الأعمال الصناعية التى تعترض بعض المجارى الملاحية ، وتحد من سير الوحدات المائية وكفاءتها مثل الكبارى المتحركة واحلال كبارى علوية بدلا منها بعد اجراء دراسات الجدوى الضرورية .

* تطوير الأهوسة واحلال أهوسة ذات ابعاد مناسبة لابعاد الوحدات المائية .

* كهربة فتح وغلق الأهوسة وتحصين مداخلها ومخارجها لتقليل زمن الدورة الكاملة لتشغيلها ، واتخاذ الاجراءات التى تكفل عملها ليلا ونهارا .

* أن تتضمن الخطة الخمسية القادمة وما يليها تحديد هدف قومى لحجم النقل المائى الداخلى بنسبة معينة على ضوء المصلحة الحقيقية للاقتصاد القومى تلتـزم بها الأجهزة المختلفة بما فيها القطاع الخاص .

وتقوم على أساس دراسة اقتصاديات الشحن بالنقل بهذه الوسيلة مقارنا بوسائل النقل الأخرى وفق المعايير الفنية المتعارف عليها وتقدير الاعتبارات المتغيرة ، خاصة وأن التكنولوجيا المرتبطة بهذه الوسيلة تعتبر من التكنولوجيات البسيطة ، كما تتوافر محليا الخبرات وبعض المواد الخام اللازمة . ويرتبط بذلك انشاء بعض صناعات محلية خادمة لهذه الوسيلة .

ويمكن التركيز فى المرحلة الأولى للخطة على النيل وفروعه الرئيسية فقط ، ثم تتدرج الخطط التالية للاخذ بالتطوير المطلوب .

ويقتضى هذا التأكيد على أمرين :

– أهمية الدور الذى يجب أن يقوم به جهاز تخطيط النقل – التابع لوزارة النقل والذى يشرف على كافة وسائل النقل – فى تحديد الأولويات بالنسبة لوسيلة النقل المائى على ضوء ما يجريه من دراسات اقتصادية وفنية ويتخذه من قرارات .

– سرعة الانتهاء من الدراسات التى أجرتها وتجريها الأجهزة التابعة لوزارة الرى – والمشار اليها بالتقرير – وذلك حتى يمكن أن تأخذ طريقها للتنفيذ ، إذ لوحظ أنه قد مضى على بعضها وقت طويل رغم انتهائه وتوافر تمويله ولم يأخذ طريقه للتنفيذ (من ذلك دراسة معهد الدراسات الجانبية للسد العالى) .

* اتخاذ الاجراءات التى تكفل التغلب على ظاهرة كشف فرش بعض الأمواسة نتيجة لعوامل النحر خلفها .

فى شأن الوحدات المائية :

* تحديد الأبعاد المناسبة للوحدات المائية وخاصة الغاطس بما يتمشى والأعماق السائدة بالمجارى الملاحية وبناء الوحدات المائية الجديدة طبقا لهذه الأبعاد .

* تجهيز الوحدات المائية بمستلزمات الملاحة الآمنة والليلية ، من رادار ولاسلكى وانوار كاشفة وغيرها .

* التوسع فى استخدام القوافل المائية بنظام الدفاع ، والعمل على استخدامه لأكثر من مدفوع واحد .

فى شأن الموانى والمراسى النهرية :

* تجهيز المراسى النهرية العامة بالمعدات الحديثة للشحن والتفريغ وبمايتناسب وحجم ونوعية البضائع المتداولة لكل مرسى ، مع تدبير مخازن وساحات التشوين بها .

* ضمان وصول وسيلة النقل الوسيطة (سكة حديد أو نقل برى) الى مختلف المراسى بيسر، مع العمل على ضمان انتظام وصول هذه الوسيلة الوسيطة فى الوقت المناسب لتلافى عطل الوحدات المائية أو التكدس فى المخازن أو الشون .

* أثبتت الممارسة الفعلية أن اهم العقبات امام النقل المائى الداخلى هو ما يصاحب عمليات التفريغ والشحن من صعوبات ، ومن ثم يتعين ضبطهما بوضع برامج ونظم متطورة تواجه هذه الصعوبات منعا من الفاقد ، وهذا يقتضى اعطاء أولوية لانشاء سلاسل من المخازن والشون وخاصة للاستعمال ليلا .

فى شأن اعمال البناء والاصلاح والصيانة للوحدات المائية :

* تعزيز ترسانات بناء الوحدات المائية بالقزقات ذات الطاقات المناسبة لتوفير الصيانة لتلك الوحدات .

* تعزيز قزقات الاصلاح لمقابلة الحاجة الى الاصلاحات واعمال الصيانة وأعمال الكشف والتفتيش على مختلف الوحدات المائية .

فى شأن بعض المجارى الملاحية :

* اعادة استخدام ترعة الاسماعيلية كطريق ملاحى من الدرجة الأولى ووصلها بقناة السويس لخدمة ميناى بورسعيد والسويس ، ومنطقة سيناء .

* سرعة الانتهاء من الدراسات والمشروعات اللازمة لوصل ميناء دمياط الجديد بالقاهرة عن طريق فرع دمياط . وكذلك ربط ترعة النوبارية بميناء الدخيلة .

فى شأن التلوث :

* تزويد كافة الوحدات المائية بأجهزة معالجة المخلفات .

* تطبيق القانون القائم بحزم ، ففى احكامه الكفاية ، وهذا يستلزم بالضرورة مواجهة معوقات التنفيذ التى يرجع أغلبها الى الاحكام الروتينية الجامدة .

* اختيار بعض المراسى فى مواقع مناسبة وتزويدها بمحطات صرف صحى لتفريغ المخلفات بالوحدات المائية بها .

فى شأن الأمن والانقاذ :

* العناية بتزويد الوحدات المائية وخاصة نقل الركاب بكافة معدات الأمان من الغرق أو الحريق ، مع الاهتمام بصفة خاصة بسلامة

الصنادل والوحدات المملوكة للاهالى والتى تعمل فى نقل الركاب والبضائع ، وخاصة بترعة الاسماعيلية .

* انشاء نقطة مجهزة بأجهزة لاسلكية وتزويدها بلنشات سريعة للانقاذ السريع ، وقاطرت نهرية للانقاذ والشحن والقطر ، بالاضافة الى لنشات اطفاء الحريق .

وفى هذا المجال لابد من التنسيق مع شرطة المسطحات النهرية ، بحيث يستفاد استفادة قصوى من الأسطول الكبير من الزوارق التى لديها .

فى شأن النقل السياحى :

* الاهتمام بالمراسى اللازمة لخدمة الوحدات السياحية وخاصة فى المناطق السياحية الهامة ، ومدها بشبكات المياه والكهرباء والصرف الصحى والتليفونات ومحطات الوقود وباقى الخدمات الضرورية .

فى شأن الملاحة ببحيرة السد العالى :

* ضرورة تطوير وحدات النقل النهرى من أسوان ووادى حلفا لتكون صالحة للعمل فى البحيرة ، بحيث تكون ذات غاطس كبير يناسب طبيعة البحيرة .

* ضرورة ايجاد وسيلة مناسبة لصيانة واصلاح الوحدات المائية التى تعمل بالبحيرة كوحدات هيئة وادى النيل للملاحة النهرية وهيئة السد العالى ووحدات صيد الأسماك .

* تطوير ميناء السد العالى وميناء وادى حلفا لمواجهة زيادة الحركة المنظورة بين مصر والسودان وكذا وحدات الركاب الجديدة .

فى شأن الأجهزة الحكومية :

* يتعين على أجهزة الحكومة ان تتولى نقل المحاصيل الزراعية والسلع الغذائية ذات الحجم الكبير عن طريق النقل المائى الداخلى حتى تكون قدوة تشجع المواطنين على استعمال هذه الوسيلة الارخص تكلفة .

فى شأن نقل الركاب باقليم القاهرة الكبرى :

* دعم أسطول نقل الركاب بالاقليم ، مع اختيار الوحدات النهرية الاكثر سرعة وراحة ، وتزويدها بكافة معدات الامان وبنظام اللاسلكى .

* توفير اماكن كجراج للوحدات خارج وقت التشغيل ، مزودة بوحدات تموين بالوقود والقيام بأعمال الصيانة .

* العمل على مزيد من التكامل بين خدمة النقل النهرى وخدمات النقل البرى بمواقع المراسى ، بما يؤمن رحلات الركاب دون اضطرارهم الى السير لمسافات طويلة فيما بينها .

فى شأن العمالة والتدريب :

* وضع خطة تدريب متكاملة للتخصصات المختلفة تقوم على اساس نظام تعليمى أو تدريبى متدرج ، على أن يواكبها نظام للحوافز يشجع على العمل فى هذا القطاع .

* العمل على ايجاد عمالة مدربة لطاقم السفن – من الميكانيكيين والبحارة – بصفة مستمرة – مع تدريب الاطقم الحالية على انظمة التشغيل المستحدثة ، وذلك بتدعيم دور الادارة المركزية للتدريب ، لسد احتياجات شركتى النقل النهرى والنقل المائى وشركة السكر ، وكذلك احتياجات القطاع الخاص من العاملين فى التخصصات المختلفة . مع الاهتمام بتحسين احوال العاملين بالوحدات النهرية : ماديا واجتماعيا وثقافيا .

وفيما يلى بيانات توضحها الجداول التالية حول توزيع الأعمال الصناعية على المجارى الملاحية وقائمة بالوحدات العاملة فى قطاع نقل البضائع وقطاع نقل الركاب .

جدول رقم (١)

توزيع الأعمال الصناعية على الطريق الملاحى القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح البحيرى ترعة النوبارية

اسم المجرى	المسافة		الطول	عدد الأعمال الصناعية		
	من	الى	بالكيلو متر	أعوس	كبارى علوية	المجموع
الرياح البحيرى	فم الرياح	فم النوبارية	٨٢,٠	٢	٤	٦
ترعه النوبارية	فم النوبارية	هويس المالح	١٢٢,٠	٥	١٦	٢١
	المجمـــــــوع		٢٠٤,٠	٧	٢٠	٢٧

جدول رقم (٢)

بيان موقع الأعمال الصناعية ومواصفاتها للطريق الملاحى

القاهرة / الاسكندرية (الرياح البحيرى – النوبارية)

م	الموقع بالكيلو متر	بيانات العمل الصناعى			
		اسم العمل الصناعى وقوته	سعه الفتحه الملاحيه أو مقاسات	عدد مرات المفتح اليوميه	المجرى الملاحى
١	٠٠٠,٠٠٠	هويس فم الرياح	حوض واحد ١٦×٧٠م	٥	
٢	٦,٤٠٠	كوبرى تـــــلا	فتحة واحد ق ٣ متر	٣	جارى استبداله بكوبرى علوى الريـــاح البحيـــرى
٣	٤٠,٠٠٥	,, الخطاطبة	علـــــــوى	٣	
٤	٤٢,٢٦٠	هويس الخطاطبة	حوض واحد ١٦×١٩م	٤	
٥	٥١,٨٥٠	كوبرى كفر داود	علـــــــوى	٣	
٦	٧٣,٥٠٠	كوبرى المطرية	,,	٣	
٧	٨٢,٠٠٠	هويس فم النوباريه	حوض واحد ١٦×١١م		
٨	٨٤,١٠٠	كوبرى (س .ل)	علـــــــوى		
٩	٨٨,٦٠٠	كوبـــــرى	,,		
١٠	٩٢,٠٥٠	,,	,,		
١١	١٤,٣٠٠	,,	,,		
١٢	١٦,٧٠٠	,,	,,		
١٣	١٠٥,٩٠٠	,,	,,		
١٤	١١١,٥٠٠	هويـــــــس	حوض واحد ١٦×١١٠م		ترعه النوبارية
١٥	١٢٢,٧٠٠	كوبـــــرى	علـــــــوى		
١٦	١٢٤,٠٠٠	,,	,,		
١٧	١٣٩,٥٠٠	,,	,,		
١٨	١٤٢,٨٩٠	هويـــــــس	حوض واحد ١٦×١١٠م		

تابع جـــدول ٢

بيان مواقع الاعمال الصناعيه ومواصفاتها للطريق الملاحى القاهره / الاسكندريه

(الرياح البحيرى – النوباريه)

م	الموقع بالكيلو متـــــر	بيانات العمل الصناعى			
		اسم العمل الصناعى وقوته	سعه الفتحه الملاحيه ومقاسات الهويس	عددمرات الفتح اليومية	المجرى الملاحى
١٩	١٤٧,٨٥٠	كـــوبـــــرى	علـــــــــوى		
٢٠	١٥٦,٨٥٠	"	"		
٢١	١٧١,٦٠٠	"	"		
٢٢	١٨١,٤٠٠	"	"		
٢٣	١٨٦,٠٠٠	هويـــــــس	حوض واحد ١٦×١١٠م		الوصـــلة
٢٤	١٨٩,٠٠٠	كوبـــــــرى	حوض واحد ١٦× ٥٥		الملاحيـــه
٢٥	١٩٥,٠٠٠	"	على التوازى		الترعـــــه
٢٦	٢٠٣,٠٠٠	"			النوباريـــه
٢٧	٢٠٤,٠٠٠	هويس المالـــــح			

جدول رقم (٣)

توزيع الاعمال الصناعية على المجارى المختلفة للخط الملاحى

الجـــزء	المسافـــــة		الطـــول	عدد الأعمال الصناعية		
	مـــن	الـــى	كـــم	أهوسة	كبارى	المجموع
القبـــــلى	امـــام الخزان	مدينة اسوان	٥	٦	—	٦
الأوســـــط	مـــدينة اسوان	كفـــر العلو	٩١٥	٣	٤	٧
منطقـــة القاهرة	كـــفر العلـو	رملـــة بولاق	٣٥	—	٥	٥
البحـــــرى	رملـــة بولاق	القناطر الخيرية	٢٥	—	١	١
مجمـــــوع			٩	٩	١٠	١٩

جدول رقم (٤)

بيان مواقع الاعمال الصناعيه ومواصفاتها

م	الموقع باكيلو متـــــر	بيانات العمل الصناعى			
		اسم العمل الصناعى وقوته	سعه الفتحه الملاحيه او مقاسات الهويس بالمتر	عدد مرات الفتح اليوميه	المجرى الملاحى
١	٠٠٠,٠٠٠	امبوسه خزان اسوان	عدد ٦ احواض مثاليه ٩٥٠×٨٠,٠٠	–	
٢	١١٦,٠٠٠	كوبرى ادفـــــو	٣ فتحات عرض ٥٠٠متر	علوى	نهر النيل
٣	١٩٩,٠٠٠	هويس اسنـــــا	حوض واحد ١٦×٨٠,٠٠		
٤	٢٩١,٠٠٠	كوبرى قنـــــا	٣ فتحات عرض ٥٠ متر	علوى	
٥	٣٤٠,٠٠٠	كوبرى نجع حمادى	فتحتان كل منها ٢٠,١٥	٣	
٦	٣٥٤,٠٠٠	هويس نجع حمادى	حوض واحد ١٦ × ٨٠,٠٠		
٧	٤٤٨,٠٠٠	كوبرى سوهـــاج	فتحتان كل منها ٢٠ مترا	٣	
٨	٥٤٦,٠٠٠	هويس اسيوط	حوض واحد ١٦×٨٠,٠٠	٥	
٩	٩٣٥,٠٠٠	كوبرى المرازيق	فتحه واحده ٨٦,٠٠مترا	علوى	
١٠	٣٥٤,٠٠٠	كوبرى الجيزه	تحت الانشاء	،،	
١١	٩٥٥,٥٠٠	كوبرى الجامعه	فتحتان ٨٠ متـــــرا سعه ٥٠ متـــــرا	،،	
١٢	٦٥٦,٨١٥	كوبرى الجلاء	فتحتان كل منها ٢٢م	١	
١٣	٦٥٦,٣٠٠	كوبرى الزمالك	فتحتان كل منها ٢٢م	٢	جارى تغييره بكوبرى علوى
١٤	٦٦١,٠٥٠	كوبرى امبابه	فتحتان كل منها ٢٧م		،، ،، ،،

جدول رقم (٥) بيان الوحدات العاملة

قطاع نقل البضائع:

عدد ونوعيات وحمولات صنادل شركتى النقل المائى والنهرى وهما الشركتان التابعتان للقطاع العام

نوع الوحدة	اسطول النقل المائى					أسطول النقل النهرى			
	العدد	اجمالى القدرة بالحصان	اقصى غاطس	الحمولة الكلية (طنا)		عدد	اقصى غاطس	الحمولة الكلية (طنا)	
				عند اقصى غاطس	عند غاطس ١.٥ متر			عند اقصى غاطس	عند غاطس ١.٥ متر
صنادل مزدوجة :									
- البضاعة الصب الجافة	٥٠	٢٣٠٠٠	١.٦	١٤٦٠٠	١٣١٤٠	٥٠	١.٦	١٧٠٠٠	١٥١٣٠
- ,, السائلة	٤	١٨٤٠	١.٨	١٤١٢	١٠٥٠	٤	١.٨	١٨٠٨	١٤١٠
- ,, المختلفة	١٦٠	٧٤٣٢٠	١.٨	٥٧٦٦٦	٤٢٧٠٠	١٥٤	١.٨	٦٨٥٠٢	٥٣١٠٠
صنادل مفردة :									
- بضاعة صب جافة	١٩٢	٣١٧١٠		٥٧٤٣٨	٤٩٥٧٨				
- صهاريج	٦٠	٩٣٠٠		١٦٨٦٠	١٤٤٦٠				
مواعين بدون قوى جر :									
- للبضاعه الصب الجافة						٤٧		١٠٤٣٤	٩٤٠٠
- صهاريج						٣١		٥٧٠٤	٥١١٥
- قاطرات									
اجمالى	٤٩١	١٥٢٤٩٨		١٤٧٩٧٦	١٢٠٩٢٨	٢٨٦		١٠٣٤٤٨	٨٤١٥٥

عدد ونوع حمولة صنادل شركة السكر

جدول رقم (٦)

النـــوع	العدد	اجمالى القدرة بالحصان	الحمـــولة الكليـــة	
			عند الغاطس الاقصى	عند غاطس ١.٥ متر
بضـــاعه جـــافه	١٢	١٦٤٥	٣٢٠٠	٣٠٧٠
صهـــاريـــج	٥٦	٨٧٣٦	٢٠٨٣٢	١٦٨٠٠
صهـــاريج مـــولاس	٧٤	١٢٥٨٠	٣٠٣٤٠	٣١٣٨٦
مواعيـــن مختلـــطة	١٤	٢٠٠٢	٤٠٦٠	٣٤١٦
قـــاطـــرات	٢٤	٣٥٥٢		
مواعيـــن بـــدون قـــوى جر	٤٨	—	٩٦٠٠	٩٦٠٠
متفرقـــات	٨	—	—	—
اجمالى	٣٣٦	٢٨٥١٥	٦٨٠٣٢	٥٤٢٧٣

جـــــدول رقم (٧)

عدد وحدات النقل النهرى الآلية وحمولاتها والمملوكة للقطاع الخاص

فئه الحموله بالطن	الحموله المتوسطه بالطن		عدد الوحدات	الحموله الكليه بالطن	
	عند الغاطس الاقـــصى	عند الغاطس ١.٥م		عند الغاطس الاقصى	عند الغاطس ١.٥متر
٥٠-٠٠٠	٢٧	٢٣	١٥	٤٠٥	٤٠٥
١٠٠-٥١	٧٥	٧٥	١٥	١١٢٥	١١٢٥
١٥٠-١٠١	١٣٢	١٣٢	١٢	١٥٨٤	١٥٨٤
٢٠٠-١٥١	١٧٦	١٦٧	٢٣	٤٠٤٨	٣٨٤١
٢٥٠-٢٠١	٢٢٩	٢٠٥	٢٣	٦١٨٣*	٥٥٣٥
٣٠٠-٢٥١	٢٧٩	٢٢٧	٣٨	١٠٦٠٢	٩٠٠٦
٣٥٠-٣٠١	٣٢٢	٢٥٧	٤٢	١٣٥٢٤	١٠٧٩٤
٤٠٠-٥٠١	٣٧٩	٣٠٣	٢٥	٩٤٧٥	٧٥٧٥
٤٥٠-٤٠١	٤٣٠	٣٤٤	٩٥	٤٠٨٥٠	٣٢٦٨
٥٠٠-٤٥١	٤٧٢	٣٦٨	٤٢	١٩٨٤٤	١٥٤٥٦
٥٠٠-اكثر	٥٩٦.١٦	٤٧٦	١	٥٩٦.٠	٠٤٧٦
اجمالى جزئى للاسطول (قدره متوسطه بالحصان) الحموله المتوسطه / للصندل			٣٣٥	١٠٨٢١٦ ٢٧٤	٨٨٤٧٧ ٢٢٧
قاطرات (قدره متوسطه ١٠٠ حصان) مواعين بدون قوى ذاتيه الحموله المتوسطه بالطن			٢٥٤ ٢٠٠	٣٠٠٠٠ ١٥٠	٢٢٤٠٠ ١١٢
اجمالى كلى (مقرب)			٤٧٧	١٣٨٢١٦ ٢٢٢	١١٠٨٧٧ ١٧٩

* يوجد ما يقرب من ٤٠٠ وحدة شراعيه اضافيه وهى قطاع خاص تسير باستخدام القاطرات.

* المصدر هيئة النقل النهرى .

جدول رقم (٨)

تابع بيان الوحدات العاملة

وحدات نقل الركاب قطاع خاص

م	عدد الركاب	عدد الوحدات
١	١ – ١٠	٣٢
٢	١١ – ٢٠	٥٣
٣	٢١ – ٥٠	٧٥
٤	٥١ – ١٠٠	٣١
٥	١٠١ – ١٥٠	٥
٦	١٥١ – ٢٠٠	٥
٧	٢٠٠ –	١٠
المجمـــــوع		٢١١

المصدر هيئة النقل النهرى

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

سياسة تطوير الخدمة البريدية

تتعدد الخدمات البريدية وتتنوع لتشمل جموع المواطنين ، بحيث يمكن القول : ان كل مواطن يتعامل بشكل ما مع البريد ، مما يؤكد أهمية هذه الخدمة العامة التى مازالت أنشطتها المختلفة تؤدى دورا هاما فى قطاع النقل والاتصالات ، برغم ظهور العديد من الوسائل الحديثة فى هذا المجال .

مجالات الخدمة البريدية :

يعد البريد أحد المقومات الهامة لادارة انشطة الدولة ، باعتباره همزة وصل بين القيادة والقاعدة ، وبين الوزارات والمصالح والهيئات ، بالاضافة الى دوره الهام فى مجال الخدمة العسكرية ، كما يبرز دوره فى المجالات الآتية :

فى المجال الاجتماعى :

يؤدى البريد دورا هاما فى توثيق الصلات والروابط بين الافراد بما يحقق التفاهم والترابط ، سواء كانوا داخل البلاد او خارجها ، وسواء كانت هناك وسيلة اتصال اخرى او لم تكن ، فلا غنى عن الرسالة المكتوبة .

فى المجال الاقتصادى :

يسهم فى نقل الاموال والبضائع ويساعد على تنشيط التجارة الداخلية والخارجية ، عن طريق نقل الاوراق والمستندات ذات القيمة .

كما ان البريد يشكل وعاء من اهم الاوعية الادخارية ، ممثلا فى صندوق التوفير البريدى والشيكات البريدية ، حيث تسهم مدخراته فى تمويل خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة .

فى المجال الثقافى :

يعتبر البريد اداة من ادوات نشر الثقافة والتعليم بالمراسلة من خلال توزيع الكتب والمجلات والصحف والنشرات العلمية ، فضلا عن الاسطوانات والشرائط والافلام وغيرها .

التعريف بالخدمة البريدية

أولا : انواع الخدمات البريدية :

تنقسم الخدمات البريدية الى ٣ مجموعات رئيسية لكل منها طبيعة خاصة تمثل نشاطا متميزا وهى :

× مجموعة الخدمات البريدية وتشمل :

– المراسلات : ويصل اجمالى عدد الخطابات بكافة انواعها سنويا إلى ٢٩٠ مليون خطاب .

– المطبوعات الدورية : ويبلغ اجمالها سنويا ١٣ مليون مطبوع ، بالاضافة الى ٨ مليون مطبوع سنويا لمطبوعات اخرى لفاقدى البصر والعينات التجارية والبطاقات البريدية .

– الطرود البريدية : ويبلغ عدد الطرود المتداولة سنويا ٣٨٩ الف طرد .

× مجموعة الخدمات المالية والمصرفية :

وتمثل هذه المجموعة جانبا هاما من نشاط الهيئة القومية للبريد ومنها : خدمة الحوالات البريدية ، ويبلغ اجمالى قيمة الحوالات البريدية المتداولة سنويا ٤٧,٦ مليون جنيه .

صندوق التوفير البريدى : يبلغ عدد المدخرين ٣ مليون مودع ،

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

بمتوسط ٣ مليون عملية ايداع واسترداد سنويا . كما يبلغ حجم المدخرات ٥٢٢ مليون جنيه .

خدمة الشيكات البريدية : وهى خدمة مصرفية لتسهيل دفع المعاملات الخاصة بالافراد المشتركين من حسابهم الجارى ، ويبلغ عدد المتعاملين ٨ الاف عميل ، ومتوسط حجم الاموال المودعة ١٨ مليون جنيه .

صرف الاذون الحكومية : تقوم الهيئة بصرف الاذون البريدية الحكومية ، التى تصدرها الوزارات والمصالح للجمهور من جميع المكاتب الحكومية ثم يتم تحصيل قيمتها اجماليا من كل جهة عن طريق البنك المركزى . ويبلغ عدد الاذون الحكومية المصروفة سنويا ١,٣ مليون اذن ، قيمتها الاجمالية ٣٦١ مليون جنيه .

تحصيل الاموال للاجهزة الحكومية : تقوم الهيئة بتحصيل الاموال من بعض الاجهزة الحكومية والتعاونية ليتم صرفها لحساب الجهة المطلوب التوريد لها .

وتبلغ القيمة الاجمالية للاموال المحصلة لحساب مصالح اخرى سنويا ٢٩ مليون جنيه .

× مجموعة الخدمات العامة :

وهى خدمات تقدمها الهيئة لجمهور المتعاملين كخدمة عامة بالرغم من طبيعتها المالية مثل :

- صرف معاشات هيئة التأمين والمعاشات والتأمينات الاجتماعية لعدد ٢ مليون مستفيد سنويا ، يصرفون معاشات قدرها ٦٠٤ مليون جنيه .
- بيع النماذج الحكومية .
- بيع طوابع التمغة لحساب مصلحة الضرائب .

وتبلغ القيمة الاجمالية لمبيعات طوابع التمغة والنماذج الحكومية ٣٢ مليون جنيه سنويا .

وبالاضافة الى ما تقدم ، فقد استحدثت الهيئة بعض الخدمات المتطورة مثل :

- خدمة البريد السريع الدولى :

وهى خدمة متميزة تم ادخالها منذ عام ١٩٨٤ ، تلتزم الهيئة بموجبها بنقل المراسلات او الطرود فى موعد محدد داخل الجمهورية وخارجها برسوم خاصة ، ويبلغ عدد الارساليات سنويا ٢٢٥ الف ارسالية ، يشمل التصدير الخارجى منها ٤٥ دولة .

- خدمة البريد الالكترونى :

وهذه الخدمة تؤدى عن طريق جهاز نقل صور المستند المطلوب إرساله الى الخارج لضمان السرعة الفائقة المطلوبة لقطاع رجال الاعمال ، حيث يتم نسخ صورة من المستند المنقول وتسلم فورا الى المرسل اليه ، ثم يتم بعد ذلك ارسال اصل المستند بالبريد السريع . وقد بدأت هذه الخدمة من ١٩٨٥/٩/١ ، وهى ما زالت مرحلة التجربة ، وسيتم تعميمها مستقبلا .

وقد بلغ عدد الرسائل المنقولة بواسطة هذا النظام ١٥١٤ رسالة .

ثانيا : منافذ تقديم الخدمة البريدية :

تشمل منافذ الخدمة البريدية ثلاثة أنواع رئيسية وهى :

× المكاتب البريدية الحكومية : وعددها ٢٠٠ مكتب على مستوى الجمهورية وتشمل :

- مكاتب الدرجة الاولى : وهى مكاتب كبيرة توجد فى المحافظات والمدن الكبرى وتؤدى كافة الاعمال البريدية ، ويتراوح عدد العاملين فيها من ١٠ - ٢٠ عامل تبعا لحجم العمل ، ولها تعامل مباشر مع البنك المركزى .
- مكاتب الدرجة الثانية : وهى مكاتب متوسطة الحجم ، توجد فى المدن الصغيرة والاحياء ، وتؤدى جميع الاعمال البريدية ايضا ، ويتراوح عدد العاملين بها من ٥ الى ١٠ عاملين .
- مكاتب الدرجة الثالثة : وهى مكاتب صغيرة الحجم توجد عادة فى القرى وبعض الاحياء السكنية ذات الكثافة السكانية الصغيرة ، وتقوم

بجميع الاعمال البريدية فى حدود معينة .

– مكاتب الخدمة التوفيرية : وهى مكاتب متخصصة للخدمة التوفيرية والشيكات البريدية فقط ، وتوجد عادة فى المحافظات الكبرى والمناطق التجارية .

– مكاتب خدمة البريد السريع الدولى : وهى مكاتب حديثة انشئت لتقديم خدمات متميزة للبريد السريع والالكترونى ، وتقتصر اعمالها على خدمتى نقل المراسلات والطرود داخليا وخارجيا .

× المنافذ البريدية الاهلية : وهى عبارة عن منافذ أهلية يتم تقديم خدمات الهيئة من خلالها عن طريق وكيل اهلى يتم التعاقد معه نظير مكافأة شهرية وعمولة على مبيعات الطوابع .

ويقتصر نشاطها على خدمات (بيع الطوابع – تسجيل الخطابات – حوالات فى حدود ٥ جنيهات فقط) .

وتتولى الهيئة الاشراف على أعمالها دوريا ، وتشمل :

أ- الوكالات البريدية :

توجد فى المدن ويقوم صاحب الوكالة باداء الاعمال البريدية بالاضافة الى نشاطه الاصلى ، ويبلغ اجمالى عددها ١٩٧١ وكالة .

ب- المكاتب الاهلية :

وتوجد فى القرى الصغيرة والنجوع والكفور ، ويقوم الوكيل الاهلى باعمال الخدمة بالاضافة الى نشاطه الاصلى ، ويبلغ اجمالى عددها ٢٩٦٣ وكالة .

جـ- خطوط الطوافة :

وهى تختلف عن النوعين السابقين من حيث ان الطواف الاهلى ليس له مكان محدد يمارس فيه نشاطه ، وانما يقوم بنفسه بالمرور على عدد من العزب والنجوع لتسليم وتسلم البريد وتسليمها لمكتب البريد التابع له ويتقاضى مكافأة شهرية ولا يندرج ضمن العاملين بالهيئة ، ويبلغ عدد خطوط الطوافة ١٨٧٧ خط طوافة .

× الصناديق البريدية :

تمثل الصناديق البريدية اهم منافذ تلقى الخطابات من الجمهور وتتكون من :

– الصناديق العادية :

ويتم تركيبها بجوار مكاتب البريد وفى الشوارع والمواقع الهامة بما يسهل على جمهور المتعاملين معرفة موقعها ، ولها الوان مختلفة للبريد العادى والمستعجل والبريد الجوى ، ويبلغ عددها ٦٣٣٠ صندوقا .

– الصناديق المخصوصة :

وهى صناديق تخصصها الهيئة للشركات والمؤسسات والبنوك ورجال الاعمال بهدف سرعة معالجة البريدالخاص بها نظير اشتراك سنوى ، ويصل عددها الى ٢٦٢٥٣ صندوقا .

ثالثا : مقومات العمل البريدى :

يعتمد النشاط البريدى على عدة مقومات رئيسية ، يلزم توافرها بالكم اللازم والمستوى المطلوب من الجودة .

وتتمثل هذه المقومات فيما يلى :

– المكان :

يتطلب النشاط البريدى توافر الاماكن التالية :

× الاماكن اللازمة للوحدات البريدية .

× مراكز المرور البريدية .

وهى المراكز التى يتم تجميع البريد فيها لمجموعة من البلدان المتجاورة من المنافذ المختلفة ، ثم يتم فرزه وتجميعه وتصديره على اول وسيلة نقل للجهة المرسل اليها ، ويبلغ عدد مراكز المرور على مستوى الجمهورية ٢٦ مركزا .

مراكز الحركة البريدية :

وهى نظام متطور لمراكز المرور حيث يتم اقامتها بجوار محطات السكك الحديدية لسهولة استقبال وتصدير البريد .

هذا وقد تم حتى الان انشاء ٤ مراكز متطورة (القاهرة – الاسكندرية – الاسماعيلية – ملنجا) تغطى ٥٠ ٪ من حجم الحركة

البريدية ، ويجرى انشاء مركزى حركة فى كل من اسيوط ودمياط .

مناطق التوزيع :

وهى الاماكن التى يتم فيها استقبال البريد الوارد من مراكز المرور ومراكز الحركة لاجراء عمليات الفرز النهائى على خطوط التوزيع وتسليمه للموزعين للطواف به على محلات الاقامة المرسل اليهم .

وتبلغ جملة عدد مناطق التوزيع ٥٩ منطقة على مستوى الجمهورية .

الوحدات الادارية :

وهى الاماكن المخصصة لادارة النشاط البريدى على مستوى كل محافظة ، وتشمل : ادارة المنطقة – اقسام المراجعة المحلية – المخازن – الجراجات وورش الاصلاح البريدية – استراحات المفتشين – مراكز التدريب والبحوث .

– العنصر البشرى :

يعتمد اداء العمل البريدى بصفة اساسية على العنصر البشرى ، حيث تبلغ نسبة قيمة العمالة ٦١ ٪ من اجمالى تكلفة الخدمة .

ويصل عدد العاملين فى الهيئة من مختلف المهن والتخصصات الى ٢٥ الف عامل ، تشمل العمالة بمكاتب البريد ، والعمالة باقسام الحركة البريدية والعمالة العادية .

وفى سبيل توفير العمالة المطلوبة للعمل البريدى بالعدد الكافى ومستوى التأهيل المناسب تم ما يلى :

– انشاء المعهد العالى للبريد والذى اصبح الآن شعبة من كلية التجارة بجامعة حلوان لتخريج القيادات التنفيذية فى مجال العمل البريدى ، حيث يتم دراسة العلوم التطبيقية البريدية بالاضافة الى العلوم التجارية ، ويبلغ عدد الخريجين سنويا ٤٠٠ خريج .

– انشاء ٢٠ مدرسة ثانوية للبريد على مستوى الجمهورية لتخريج العمالة المتخصصة فى المجال البريدى ، حيث يتم دراسة العلوم البريدية والتجارية ، ويصل عدد خريجى هذه المدارس سنويا ٦٢٠ خريجا .

– تجهيز ٨ مراكز تدريب على مستوى الجمهورية لرفع كفاءة العاملين ، من خلال تزويدهم بأهم التطورات المستحدثة فى مجال العمل البريدى .

كما تم افتتاح مركز تدريب نموذجى بالقاهرة بالتعاون مع الامم المتحدة لتدريب القيادات الادارية ، ويقوم هذا المركز ايضا بتدريب بعض القيادات من الدول العربية والافريقية .

– ايفاد بعض العاملين الممتازين فى منح تدريبية بالخارج .

– وسائل النقل :

يمثل عنصر النقل العصب الرئيسى للخدمة البريدية ، لأن الخدمة فى حقيقتها هى خدمة نقل الرسالة من مكان الى مكان فى موعد محدد مع توافر الامان والسرية ، ومن هذا المفهوم تبدو أهمية وسائل النقل كأهم المقومات للخدمة البريدية .

وتتنوع وسائل النقل التى تستخدمها الهيئة ، تبعا لطبيعة المادة المنقولة والسرعة والقيمة ، وتشمل النقل الجوى والبحرى والبرى ، سواء بالقطارات او المركبات المملوكة للهيئة ، بالاضافة الى النقل عن طريق المتعهدين .

– المستلزمات والتجهيزات البريدية :

الخدمة البريدية من الخدمات التى يتشعب نشاطها وتتعدد مراحلها ، فهى خدمة مصرفية من حيث طبيعتها المالية ، وجماهيرية حيث تقدم للجماهير خدمات متعددة ، ثم انها فى النهاية خدمة نقل ، ومن ثم كانت المستلزمات والتجهيزات البريدية ذات أهمية قصوى حتى لا يتعرض نشاط الهيئة للتوقف . ومن أهم هذه الاحتياجات المادية ما يلى :

– الطوابع والمطبوعات والمجموعات الدفترية ذات القيمة المالية .

– المعدات والمهمات البريدية : وهى التى تستخدم فى اعمال نقل البريد ومعالجته بمراكز الحركة ومكاتب البريد ، مثل الاكياس والخزن والاختام وغير ذلك من التجهيزات الصغيرة .

– التجهيزات الآلية والأثاثات : مثل آلات الفرز والختم والتخليص على المراسلات والحاسبات الآلية وآلات التصوير والمستندات .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

رابعا : العلاقات البريدية الدولية :

تتسم الخدمة البريدية بصفة العالمية ، حيث تتسع حاجة جمهور الخدمة لتتجاوز نطاق التبادل المحلى الى النطاق الدولى كنتيجة للترابط الاقتصادى والاجتماعى بين مختلف دول العالم وما تبع ذلك من زيادة فى حجم المعاملات الاقتصادية فى المجالات العلمية والاجتماعية . ومن ثم تكون الاتحاد البريدى العالمى لتتولى اجهزته ضمان ايجاد الصيغة المناسبة لتعاون مختلف الدول الاعضاء فيه بما يضمن تحقيق الهدف من انشائه .

هذا وقد كانت مصر من الدول المؤسسة لقيام هذا الاتحاد ، ومازالت من الاعضاء البارزين فى مختلف الاجهزة المنبثقة عنه .

وقد امكن من خلال انشاء الاتحاد البريدى العالمى ، تحقيق العديد من المزايا ، نوجزها فيما يلى :

– وضع دستور الاتحاد .

– وضع النظام العام لتبادل الخدمة بين مختلف الادارات ، مع تحديد الحدود الدنيا والقصوى لأسعار مختلف الخدمات .

– تحديد أوجه التعاون الفنى وطرق تبادل المعلومات والتعارف بين مختلف الدول الاعضاء .

– اعطاء الحرية للادارات فى تكوين اتحادات محدودة وعقد الاتفاقات الثنائية فيما يمكن من خلاله تحقيق مصالح اكبر من تلك التى يمكن تحقيقها من خلال الاتحاد ذاته .

– اعداد الدراسات التى تستهدف ضمان استمرار نمو الخدمات وزيادة تطورها .

– وضع برامج للتعاون الفنى وتبادل المشورة التى امكن من خلالها تحقيق تطورات ملحوظة فى مختلف الادارات البريدية .

العلاقات المحدودة :

تشترك مصر كعضو مؤسس فى الاتحاد البريدى العربى ويشمل مجموعة الدول العربية ، والاتحاد البريدى الافريقى ويشمل مجموعة الدول الافريقية ، ومقرهما مدينة القاهرة .

وتتلخص اهم المزايا التى امكن تحقيقها من انشاء كلا الاتحادين فيما يلى :

– وضع برامج للتعاون الفنى بين الدول الاعضاء امكن من خلاله تبادل المشورة والمعلومات البريدية والفنية ، مما كان له اكبر الاثر فى اجراء التطويرات المنشودة بمختلف الدول .

– تخفيض الاسعار للمراسلات المتبادلة بين الدول الاعضاء ، بما يحقق المزيد من الترابط وتوثيق الصلات بين الافراد وذويهم .

– الحصول على تسهيلات فيما يختص بعمليات النقل والمرور والمعالجة .

العلاقات الثنائية :

وبالاضافة الى ما تقدم ، فان هناك اتفاقيات ثنائية بين مصر وبعض الدول الخارجية فى مجال البريد السريع والالكترونى وتبادل الخبراء والمعونة الفنية .

الوضع الحالى للخدمة البريدية

تطور الخدمة البريدية :

كانت الخدمة البريدية – عندما آلت ملكية مصلحة البريد الى الحكومة المصرية فى ٢ يناير سنة ١٨٦٥ – تتركز فى الوجه البحرى فقط ، بعدد ١٩ مكتب ، وظلت تتوسع ببطء الى ان قامت ثورة ٢٣ يوليو ، حيث كانت الخدمة منتشرة بواقع مكتب بريد واحد لكل ٣٠ الف نسمة . وقد بدأ التطوير الفعلى لادارة هذا المرفق عام ١٩٥٧ ، اذ تم تحويل مصلحة البريد الى هيئة عامة لها قدر من الحرية فى ادارة نشاطها . وفى عام ١٩٨٢ صدر القانون رقم ١٩ لسنة ١٩٨٢ بتحويل الهيئة الى هيئة قومية تدار على أسس اقتصادية .

وفى خلال السنوات الماضية حدثت طفرة كبيرة فى نمو الخدمات البريدية يوضحها الجدول التالى :

الخدمات المالية :	١٩٧٥	١٩٨٥
حجم الاموال المتداولة	١٤٧	١٠٧٥ مليون جنيه
الخدمات البريدية :		
اجمالى عدد المراسلات	١٥٦	٢٩١ مليون رسالة
اجمالى عدد الطرود	٥٥٨	٣٨٩ الف طرد
الخدمات المصرفية :		
حجم الاموال المودعة	١٤٣	٥٤٠ مليون جنيه

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

وقد اسفرت دراسة اسباب الزيادة فى بعض الخدمات عن الآتى :

– الزيادة فى عدد السكان ونمو هجرة المصريين للخارج .

– زيادة حجم الاموال المتداولة فى الخدمات المالية نتيجة للتوسع فى عمليات صرف المعاشات والاذون الحكومية .

– زيادة حجم الاموال المودعة بصندوق التوفير والشيكات البريدية للتحسن النسبى فى هاتين الخدمتين ، برفع سعر الفائدة وادخال الحاسب الآلى ونظام الجوائز .

اما انخفاض عدد الطرود المتداولة ، فانه يرجع الى عدة عوامل ، اهمها :

– الاجراءات الجمركية المعقدة وتركيزها فى بعض المدن الرئيسية ، مما يتطلب انتقال المرسل اليه الى مكان استلام الطرد .

– الصعوبات التى تواجهها الهيئة فى حفظ الطرود ونقلها وتوفير الامان اللازم لها .

المعوقات التى تواجه الخدمة البريدية :

تتركز اهم المشكلات والمعوقات التى تحد من قدرة الخدمة البريدية على التطور السريع فيما يلى :

– صعوبة الحصول على الابنية اللازمة لافتتاح الوحدات الحكومية لمواجهة الطلب المتزايد على الخدمة .

– سوء حالة بعض المقار الحالية ، مع عدم توافر الاثاثات والتجهيزات من حيث الكم والنوع الملائم لتقديم الخدمة بالمستوى اللائق .

– سوء حالة المركبات المملوكة للهيئة ، فضلا عن عدم توافر العدد الكافى من سبنسات السكك الحديدية .

– عدم توافر العدد الكافى من السائقين والموزعين لانخفاض اجورهم ، مقارنة بجهات اخرى مماثلة .

– معاناة الجمهور من الاجراءات الجمركية المقررة على الطرود البريدية .

– عدم تركيب صناديق للبريد بمداخل العمارات وتسمية اكثر من شارع بمسمى واحد فى المدينة الواحدة .

– تراجع صندوق توفير البريد فى معدلات نمو حجم المدخرات عن الاوعية الاخرى نتيجة للمنافسة غير المتكافئة ، والتى تتمثل فى :

• حرية البنوك فى تنويع مدخراتها ، مما يجذب مدخرين جددا .

• حرية البنوك فى استثمار جزء كبير من حجم المدخرات لصالح تطوير الخدمة ، بينما يلتزم الصندوق بايداع جميع امواله – ماعدا نسبة السيولة – لدى بنك الاستثمار القومى .

• انخفاض العائد الذى تحصل عليه الهيئة من بنك الاستثمار .

– عدم تحريك أجور الخدمة الا بعد العرض على لجنة السياسات ، وفى حدود ضيقة ، مما يشكل صعوبة فى تحقيق فائض لمواجهة متطلبات التطوير .

– عدم المرونة فى تحريك نسبة العمولة على مبيعات طوابع التمغة والنماذج الحكومية الاخرى ، خاصة وان زيادة نسبة التضخم ترفع التكلفة سنويا .

– التزام الهيئة بتوفير الخدمات بالمناطق العمرانية الجديدة لاغراض اجتماعية ، رغم عدم اقتصادية الخدمة بالنسبة لهذه المناطق .

اقتصاديات الخدمة البريدية

المركز المالى للهيئة القومية للبريد :

تتنوع مصادر ايرادات الهيئة الناتجة عن أداء الخدمة البريدية فيما يلى :

– قيمة مبيعات طوابع البريد والتى يتم التخليص بها على المراسلات والطرود .

– رسوم الحوالات البريدية والتى تختلف تبعا لنوع الحوالة وقيمتها .

– العمولة التى تحصل عليها الهيئة من مبيعات طوابع التمغة والنماذج الحكومية المدموغة واذون الصرف الحكومية وخدمة المعاشات .

– الفرق بين سعرى الفائدة الدائنة والمدينة الذى تحصل عليه الهيئة من اموال صندوق التوفير البريدى المودعة لدى بنك الاستثمار القومى

(١٠,٥ ٪) ، وبين سعر الفائدة الذى يحصل عليه المودعون (١٠٪) .

وقد كانت سياسة الهيئة – الى وقت قريب – تقوم على اساس تقديم خدماتها للجمهور بالسعر الاجتماعى دون النظر الى عامل الربح ، باعتبار ان الخدمات البريدية تمثل خدمات عامة ذات عائد اقتصادى غير مباشر يسهم فى التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وقد كان من نتيجة هذه السياسة ظهور عجز مستمر فى الميزانية السنوية للهيئة بصفة عامة .

وتوضح الجداول التالية نتيجة الاعمال من واقع الحسابات الختامية للهيئة خلال السنوات الاربع الماضية :

جدول (١) بريد

بالمليون

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائـض
٨٢ / ٨٣	٢١,٣	٢٦,٨	٥,٥	ـــ
٨٣ / ٨٤	٣١,١	٣٧,٩	٦,٨	ـــ
٨٤ /٨٥	٤١,٤	٤٤,٤	٣,٣	ـــ
٨٥ / ٨٦	٣٧,٧	٤٦,٠	٨,٣	ـــ

الجدول (٢) مطابع

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائـــض
٨٢ / ٨٣	١,٨	١,٢	—	٠,٦
٨٣ / ٨٤	٢,٤	١,٦	—	٠,٨
٨٤ / ٨٥	٢,٧	١,٦	—	١.١
٨٥ / ٨٦	٢,٧	١,٨	ـــ	٠,٩

جدول (٣) توفير

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائـــض
٨٢ / ٨٣	٣٣,٥	٢٨,٦	—	٤,٩
٨٣ / ٨٤	٣٥,٩	٣٤,٣	—	١,٦
٨٤ / ٨٥	٤١,٧	٣٩,٨	—	١,٩
٨٥ / ٨٦	٤٨,٨	٤٤,٣	—	٤,٥

اجمالى الهيئة

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائـض
٨٢ / ٨٣	٥٦,٦	٥٦,٦	–	ـــ
٨٣ / ٨٤	٦٩,٤	٧٣,٨	٤,٤	ـــ
٨٤ / ٨٥	٨٥,٥	٨٥,٨	٠,٣	ـــ
٨٥ / ٨٦	٨٩,٢	٩٢,١	٢,٩	ـــ

ويتضح من الجداول السابقة ما يلى :

– أن انخفاض العجز عام ٨٤ / ٨٥ الى ٠,٣ مليون جنيه يرجع الى رفع اجور بعض الخدمات البريدية اعتبارا من ١٩٨٥/٥/١ ، مع حصول الهيئة على اعانة سد عجز قدرها ١٥,٦ مليون جنيه .

– أن زيادة العجز عام ٨٥ / ٨٦ يرجع الى انخفاض اعانة سد العجز التى تحصل عليها الهيئة .

ومع زيادة نمو الخدمة وتقديمها باسلوب افضل للتيسير على جمهور المتعاملين ، اقتضى ذلك ان تقوم الهيئة بتطوير وتحسين اساليب العمل بادخال الآلات والتجهيزات الحديثة ، وتحديث مواقع العمل ووحدات النقل البريدى ، وتدريب العاملين بها .

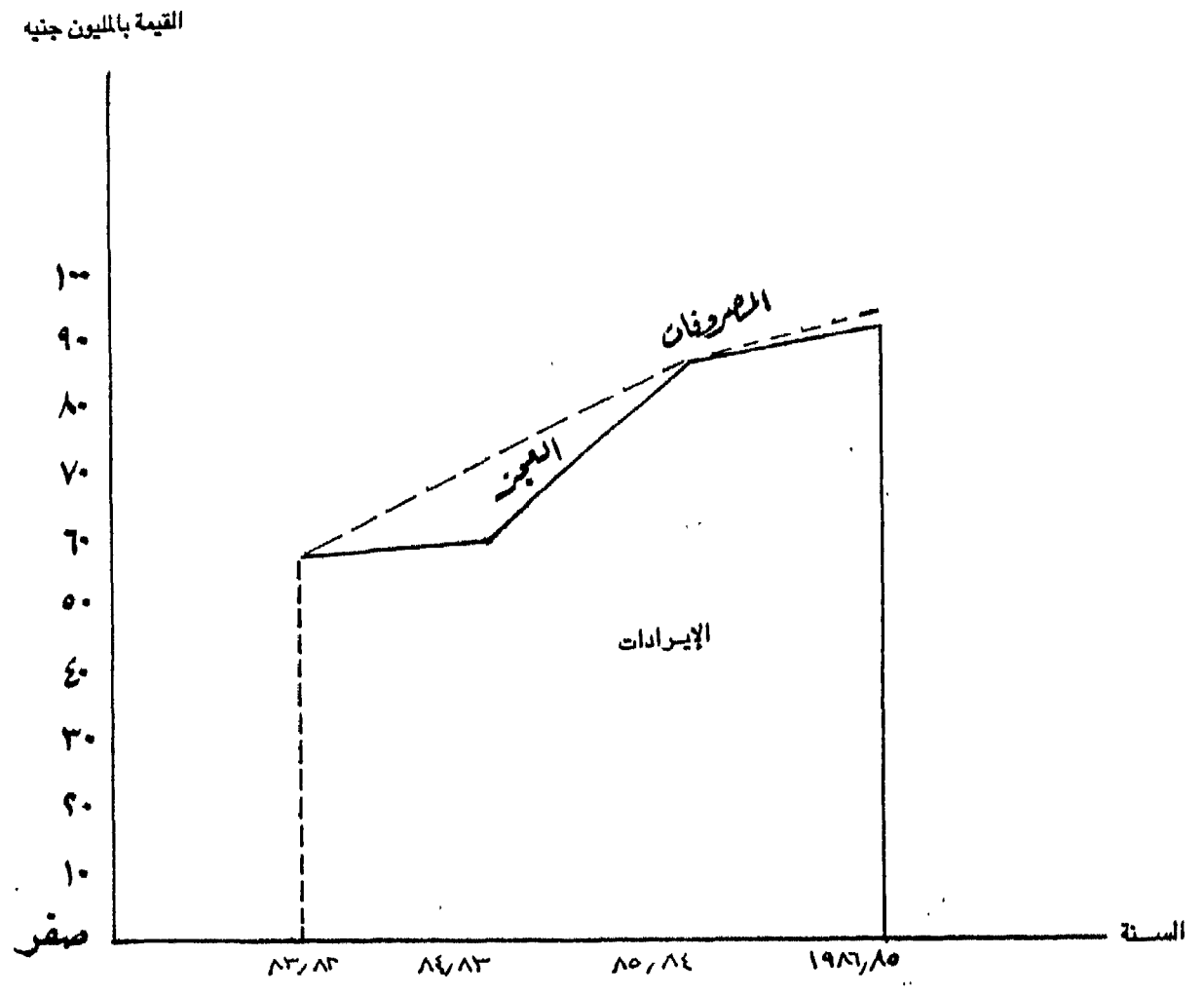
وكان من نتيجة ذلك ادخال مشروعات جديدة والتوسع فى مشروعات أخرى لزيادة الطاقة الانتاجية ، مما ادى الى زيادة تكلفة الخدمة وضرورة الحصول على هذه التكلفة من العملاء ، بجانب هامش ربح يمكن استخدامه فى تهيئة ظروف العمل والعاملين للقضاء على العجز الحالى والذى يمثل دعما غير مباشر لا يذهب الى مستحقيه ، حتى يمكن للهيئة تطوير ادارة نشاطها . وفى سبيل ذلك قطعت الهيئة شوطا فى سبيل تطوير النظم الادارية والمالية والتشريعية .

تحليل تكلفة الخدمات البريدية :

اظهرت نتائج الاعمال عن عام ٨٥ / ٨٦ وجود عجز اجمالى قدره ٢,٩ مليون جنيه .

وبتحليل موقف العجز والفائض ، وفى ضوء ما اظهرته النتائج

تطـور ايـرادات ومصـروفـات
هيئـة البريـد خـلال اعـوام ٨٢ - ١٩٨٦



الاوايه لحسابات التكاليف الفعلية للخدمة عام ٨٥ / ٨٦ – نستخلص ما يلى :

أولا : بالنسبة للخدمات البريدية والمالية :

أمكن استخلاص بعض المؤشرات الهامة التى تشير الى تركيز الخسارة فى اداء بعض الخدمات البريدية الرئيسية كما يلى :

أ ـ المراسلات :

	سعر الخدمة	المبلغ بالقروش التكلفة الفعلية	قيمة الخسارة
الخطابات العادية الداخلية	٥	٨,٢	٣,٢
الخطابات المسجلة الداخلية	١٥	٢٢,١	٧,١
الخطابات المستعجلة الداخلية	١٨	٣٦,٥	١٨,٥
الخطابات الحكومية المسجلة	١٥	١٩	٤
الخطابات المسجلة الخارجية			
دول عربية	٢٥	٣٤,٩	٩,٩
دول اجنبية	٤٠	٤٠	—
المطبوعات الغير دورية الداخلية	١	٦,٦	٥,٦
المطبوعات الغير دورية الخارجية			
دول عربية	٢	٣١	٢٩
دول اجنبية	١٨,٥	٣١	١٢,٥
الجرائد الداخلية	١	٦,٤	٥,٤
الجرائد الخارجية (دول عربية)	٢	٩,٩	٧,٩

ب ـ الطرود :

الطرود الداخلية (متوسط العادية)	٢٩	١٢٩,٧	١٠٠,٧
الطرود المحول عليها الداخلية / متوسط	٣٢	١٢١,٧	٨٩,٧

وقد اظهرت المؤشرات ان معظم الخدمات المالية تحقق خسائر اجمالية على مستوى الخدمة ككل وذلك مثل خدمات :

	اجمالى الخسائر بالجنيه
– الانون الاميرية المصرفية	٣٣٦٤٧
– صرف المعاشات	٤١٥٤٩٦
– بيع الطوابع المهنية والتمغات	١٤٠٦٦٠٦
– الشيكات البريدية	١٥٧٧٧

ثانيا : التوفير :

اظهرت نتائج الحسابات الختامية لعام ٨٥ / ١٩٨٦ فائضا قدره ٤,٥ مليون جنيه ، بالرغم من ان هذا الفائض لا يعدو كونه فائضا دفتريا لعدم تحمل الخدمة الجزء من المصروفات المباشرة وغير المباشرة للخدمة البريدية التى تؤدى من خلالها اعمال التوفير بجميع المكاتب والادارات البريدية – حيث اقتصرت التكلفة على المصروفات بالادارة العامة للتوفير بالقاهرة – ويتحملها التكلفة الفعلية يصير هناك عجز قدره ٧٦٩٠٠٠ جنيه .

وترجع اسباب هذا العجز الى انخفاض العائد الاستثمارى الذى يحصل عليه الصندوق من بنك الاستثمار القومى وقدره ٠,٥٪ ، والذى لا يكفى لتغطية المصروفات الادارية للخدمة .

ثالثا : مطابع البريد :

حققت المطبعة فائضا قدره ٠,٩ مليون جنيه ، وذلك نتيجة لعمليات الاحلال والتجديد التى تم ادخالها بخطوط الانتاج .

سياسة تطوير الخدمة البريدية

أسس تقدير حجم الطلب على الخدمة :

يتاثر حجم الطلب على الخدمة بعدة عوامل يتعين على المخطط أخذها فى الاعتبار عند اجراء اية دراسات بشأن مستقبل الخدمة ، بغرض تحقيق الاهداف المنشودة فى نشر وتحسين الخدمة .

واهم هذه العوامل هى عدد السكان ، ومتوسط المساحة التى يخدمها مكتب البريد والتى تعكس المسافة المطلوب ان يقطعها العميل ليصل الى أقرب مكتب لطلب الخدمة ، واخيرا التشريعات والقرارات السياسية والاقتصادية المؤثرة .

الطلب المتوقع على الخدمة البريدية :

تتاثر الخدمة البريدية بالمتغيرات التى تحدث فى البيئة ، خصوصا فيما يختص بالعوامل التى تؤثر فى الطلب على الخدمة سلبا وايجابا .

وبالنظر الى المتغيرات المتوقع حدوثها حتى سنة ٢٠١٠ ، نجد انه من الضرورى ان يتعرف المخطط على الاهداف العامة لخطة الدولة فى المجالات المختلفة الانتاجية والخدمية ، والتى تعطى صورة واضحة يمكن من خلالها تحديد حجم الخدمة ونوعها ، بما يحقق فى النهاية التكامل

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

بين جميع القطاعات .

ومن هذا يمكن تحديد اهم المتغيرات التى يلزم اخذها فى الاعتبار والتى تتمثل فيما يلى :

– الزيادة السكانية : فمن المتوقع زيادة عدد السكان ، خلال ٢٥ سنة قادمة بمعدل نمو ٢,٨ ، الى حوالى ٨٥ مليون نسمة او اقل فى حالة اذا ما نجحت سياسة الدولة فى تنظيم الاسرة . وهو ما يعنى زيادة حجم الطلب الطبيعى على الخدمة فى حالة ثبات العوامل الاخرى المؤثرة على الخدمة .

– ارتفاع المستوى الثقافى وانخفاض معدل الامية .

– زيادة الدخل القومى : وما يتبعه من زيادة حجم المدخرات بصندوق التوفير البريدى ، وبخاصة بعد تطوير مستوى اداء الخدمة .

– التطور التكنولوجى وهذا المتغير يمكن النظر اليه من زاويتين :

• التطور فى وسائل الاتصال الاخرى وهو ما يؤثر على الخدمة سلبا .

• التطور فى اسلوب اداء الخدمة وهو ما يؤثر على الخدمة ايجابا .

– التوسع العمرانى وضرورة توافر الخدمة فى المجتمعات الجديدة .

– التطور فى التشريعات ونظم الادارة ، بما يؤدى الى ازالة ابرز المعوقات التى تواجه رفع مستوى الخدمة .

وفى ضوء ما تقدم يمكن ان نحدد الطلب المتوقع بصفة عامة على الخدمات البريدية وفقا للمعايير التالية :

– الزيادة الطبيعية فى الطلب نتيجة لزيادة السكان .

– الزيادة المتوقعة نتيجة لتحسين مستوى الخدمة .

– الزيادة المتوقعة نتيجة لادخال خدمات جديدة .

فاذا ما اخذنا هذه المعايير فى الاعتبار ، نجد ان :

– معدلات النمو الحالية فى الخدمة البريدية فى المتوسط هى ٥ ٪ .

– التطور والتحسين من ناحية وظهور عوامل اخرى مشجعة على الاقبال على الخدمة ، من شأنه زيادة معدل النمو الى ٦ ٪ .

وبهذا نصل الى النتائج التالية :

– ان حجم الطلب على الخدمات البريدية سوف يزيد خلال سنة ٢٠١٠ الى ٣٠٠ ٪ .

– انه لابد من مواجهة هذا الطلب على مدى الخطط المقبلة بتوفير مقومات التوسع والتحسين والتطوير .

عناصر واهداف السياسة المقترحة للتطوير :

تستهدف سياسة التطوير المقترحة ، تحقيق الاهداف العامة التالية :

– تخفيف المعاناة عن افراد الجمهور .

– امكان الوصول الى مستوى الجودة الذى يتناسب مع ما هو عليه الحال بالدول المتقدمة .

– زيادة الرواج من خلال تسهيل المعاملات المالية .

– امكان موازنة ايرادات الهيئة بمصروفاتها بما يخفف من العبء عن الموازنة العامة للدولة .

ولما كانت مقومات العمل البريدى تتمثل فيما يلى :

– مكان الخدمة (مبانى المكاتب – مراكز الحركة – الادارات البريدية) .

– وسيلة النقل (السكة الحديد – اسطول النقل – الطائرات – المتعهدين) .

– التجهيزات البريدية (الاثاثات البريدية – المستلزمات – الوسائل الالية) .

– العوامل البريدية (تأهيلية – تدريبية) .

فإنه نتيجة لمضاعفة حجم الطلب المتوقع ، يمكن تحديد الاحتياجات المستقبلية حتى عام ٢٠١٠ فى الآتى :

مكان الخدمة :

× المكاتب البريدية :

– عدد السكان حتى سنة ٢٠١٠

بمعدل نمو ٢,٨ ٪ . (٨٥ مليون نسمة)

– يستبعد عدد السكان الذين تقل اعمارهم عن

١٥ عاما ٤٠ ٪ . (٣٤ مليون نسمة)

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

- عدد عملاء الخدمة ٥١ مليون نسمة

- عدد الوحدات البريدية المطلوب تواجدها لتحقيق المعدل العالمى (وحدة لكل ٥٠٠٠ نسمة) .

٥١٠٠٠ ÷ ٥ = ١٠٢٠٠ وحدة بريدية

- يستبعد عدد الوحدات الحالية

(حكومى واهلى) (٧٣٣٨ وحدة بريدية)

- مقترح بالخطة الخمسية ٨٧ / ١٩٩٢ ٣٤٤ وحدة بريدية

- المطلوب افتتاحه حتى عام ٢٠١٠ ٢٧٢٨ وحدة بريدية

× مراكز الحركة :

تم تحويل مراكز المرور وعددها ٢٦ مركز مرور الى مراكز حركة متطورة على النحو التالى :

- عدد مراكز المرور ٢٦ مركزا

- مراكز حركة تم انشاؤها ٤ (القاهرة - الاسكندرية - طنطا - الاسماعيلية)

الباقى ٢٢ مركزا

مستهدف تنفيذه فى الخطة الخمسية (مركزا حركة دمياط واسيوط ٨٧ / ٩٢)

الباقى ٢٠ مركز

ولإمكان مواجهة حجم الطلب المتزايد ، فانه من المطلوب استكمال باقى المراكز لامكان تطبيق نظام الفرز الآلى على مستوى الجمهورية والذى يعتمد على الترقيم البريدى الذى تكمن اهميته فيما يلى :

- يقضى على نسبة كبيرة من الاخطاء التى تعوق اداء الخدمة البريدية مثل عدم وضوح العنوان أو نقصه .

- سرعة فرز الرسائل وتسليمها وتقليل نسبة الخطأ فى معالجتها .

- يمكن ان يؤدى عملية المعالجة البريدية عمال غير متخصصين ، مما يوفر الوقت والجهد فى تدريب العاملين وتأهيلهم لعملية المعالجة البريدية .

× النقل البريدى :

- النقل بالسكك الحديدية .

من المتوقع تضاعف حجم الخدمة على اساس معدل نمو ٨ ٪ سنويا بما يساوى تقريبا ٣ أضعاف الحجم الحالى ، مما يقتضى تخصيص "سبنسة" بكل قطار للمواد البريدية .

اسطول النقل البريدى :

بالنظر الى الحجم المتوقع حتى عام ٢٠١٠ ، فانه يلزم تعويض ما يتم تخريده من وحدات ، مع استكمال الوحدات وفقا لحجم الحركة .

× التجهيزات البريدية :

بالنظر الى تنوع هذه التجهيزات ، فانه يصعب تقديرها قيميا ، وأما بالنسبة لمستلزمات الانتاج من طوابع ومطبوعات تنتجها مطابع الهيئة بمدينة نصر ، فانه يلزم دعمها بانشاء مطبعة فرعية على الاقل حتى عام ٢٠١٠ .

× العامل البريدى :

وهو اهم عناصر الخدمة البريدية ، ويبلغ عدد العاملين حاليا ١٥ الف عامل ، من المتوقع زيادة عددهم مستقبلا تبعا لزيادة حجم الطلب ، ولكن استخدام الآلات والوسائل الحديثة سوف يؤدى الى انخفاض نسبة الزيادة .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها فى اجتماع المجلس من مناقشات - يوصى بالآتى :

* العمل على موازنة ايرادات الهيئة بمصروفاتها بما يخفف من اعباء الموازنة العامة للدولة ، وحتى تتمكن من تحقيق فائض لمواجهة متطلبات التطوير ، وذلك عن طريق :

- زيادة العائد الذى تحصل عليه الهيئة من بنك الاستثمار .

- زيادة نسبة عمولة الهيئة التى تحصل عليها من وزارة المالية عن مبيعات طوابع التمغة والنماذج الحكومية .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

– استحدام خدمات جديدة تحقق هامشا للربح كتحصيل الضريبة السنوية لرخص السيارات واقساط مختلف انواع التامينات ، وتحصيل رسوم استهلاكات النور والمياه والغاز الطبيعى .

– السماح للهيئة باستثمار فائض الايداعات المستهدفة سنويا .

– تنويع المدخرات لصندوق التوفير البريدى كالودائع بالعملة الصعبة والودائع باخطار ، وتطوير خدمة الشيكات البريدية ، والعمل على تطبيق نظام الكارت الشخصى بعد الاخذ بالنظام الالى للخدمة .

– تبسيط إجراءات تحريك اجور بعض الخدمات حتى يمكن تقديمها بالاجر الاقتصادى المناسب .

* تحسين مستوى الخدمة الحالى بما يتلاءم مع حاجة العملاء باتباع الاساليب الآتية :

– تحديث ونمذجة المكاتب الحالية ، واعادة انشاء المكاتب الآيلة للسقوط .

– التوسع فى انشاء المكاتب المشتركة للخدمة بين البريد والهيئة القومية للمواصلات السلكية واللاسلكية .

– تبسيط الاجراءات الجمركية المعقدة بالنسبة للطرود .

– إصدار لائحة جديدة للعاملين بالهيئة لتطوير الاجور والحوافز ، وتعديل الهيكل الوظيفى بما يتيح لهم فرص الترقى . مع تلافى العجز فى اعداد السائقين والموزعين بصفة خاصة ، ودراسة امكان تكليف المجندين من السائقين المسرحين من القوات المسلحة بالهيئة ، أسوة بما هو متبع بهيئة النقل العام .

– استكمال وتوفير وسائل النقل البريدى بكافة انواعه ، وخاصة العدد اللازم من عربات السكك الحديدية ، بما يتفق ومتطلبات الخدمة البريدية .

– متابعة ترقيم العمارات ووضع صناديق للبريد فى مداخل العمارات وتثبيت اسماء الشوارع باماكن واضحة ، مع مراعاة عدم تكرارها او سرعة تغييرها على مستوى المدينة الواحدة .

* التوسع فى الخدمة البريدية بمواجهة حجم الطلب المتوقع وتطويرها باستخدام احدث الوسائل التكنولوجية اخذا بما يلى :

– تطبيق نظام الفرز الآلى على مستوى الجمهورية والذى يعتمد على الترقيم البريدى .

– ادخال الحاسبات الآلية فى التوفير والمخازن والمعلومات والمطابع .

– استخدام الاساليب الحديثة كادخال المحاسبة التحليلية لتحديد تكلفة الاعمال المؤداة ، او تعديل الانظمة ، وتحسين طرق العمل وتبسيطها .

– التوسع فى تطوير خدمتى البريد الدولى السريع والبريد الالكترونى .

– انشاء مراكز الحركة البريدية اللازمة ، والموجود منها الآن أربعة مراكز فقط ، وفقا لبرنامج زمنى تتضمنه الخطط الخمسية المقبلة بما يحقق تغطية هذه المراكز لعواصم المحافظات .

– زيادة عدد منافذ التوزيع وتوفير العدد الكافى من العاملين للوصول الى المعدلات العالمية ، بواقع مكتب لكل ٥٠٠٠ مواطن (بدلا من ٦٦٩٥ حاليا) وعامل بريدى لكل الف نسمة (بدلا من ١٩٢٠ حاليا) وذلك بمعاونة اجهزة الحكم المحلى لتوفير الاماكن المطلوبة وتشجيع افتتاح الوحدات الاهلية بالجهود الذاتية ، مع رفع عمولة الوحدات الاهلية لتشجيع اقبال الاهالى عليها .

– الاهتمام بتطوير نظم التدريب لرفع مستوى اداء الخدمة البريدية وذلك بزيادة عدد المدارس الثانوية للبريد وعدد مراكز التدريب الحالية . مع ادخال التاهيل بواسطة الدروس النموذجية .

* تدعيم القطاع الانتاجى للمطابع البريدية عن طريق :

– تحرير مطابع الهيئة من اللوائح والقوانين الحكومية ، اسوة بما هو مطبق بالمطابع الاميرية ، مع اختيار الصيغة الملائمة لتحقيق ذلك .

– الموافقة على قيام المطابع بتصدير انتاجها مباشرة وبمعرفتها .

– السماح للمطابع باستخدام جزء من حصيلتها من العملات الحرة فى استيراد مستلزمات الانتاج .

– ان تتضمن الخطط الخمسية القادمة انشاء مطبعة فرعية على الاقل حتى عام ٢٠١٠ .

* مساهمة وسائل الاعلام بخطة اعلامية مدروسة ومستمرة لإبراز اهمية المدخرات والمزايا التى يحققها صندوق توفير البريد .

السياسة العامة لتطوير خدمات الاتصال

تؤدى الاتصالات السلكية واللاسلكية دورا هاما فى زيادة معدلات التنمية فى شتى المجالات الاقتصادية والاجتماعية ، وقد تزايد هذا الدور مع التطور التكنولوجى الكبير الذى تحقق خلال العشرين عاما الماضية فى : استخدامات الأقمار الصناعية والألياف البصرية والدوائر المتكاملة المتناهية فى الصغر والحاسبات الآلية ، اذ أدى الى فتح جديدة لخدمات اتصالات عديدة ومتنوعة ، لتوفير المعلومات والبيانات بكفاءة تامة وسعات عالية ، بالاضافة الى الاتصالات الهاتفية الأساسية .

على أن الظروف التى مرت بها مصر ، بدءا من الستينات ، صاحبها عدم القدرة على مواكبة التطور فى هذا المجال ، فتوقفت مشروعات التطوير والتوسع والاحلال لفترة زمنية كبيرة ، ووصل الأمر – فى نهاية السبعينات – الى تدهور الخدمة وعدم القدرة على الوفاء باحتياجات مشروعات التنمية ، وتراكم قوائم الانتظار للمواطنين .

وقد أولى المجلس عناية خاصة لهذا الموضوع ، فبحث القسم الأول من « الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية » ، فى دورته الخامسة ، والقسم الثانى منها فى دورته السابعة . ويعتبر هذا التقرير استكمالا للدراستين السابقتين .

خطوات التطوير

فى الخطة الخمسية الأولى :

بدأت أولى الخطوات الجادة للتطوير عام ١٩٧٩ ، بوضع مخطط شامل لتطوير خدمات الاتصالات حتى عام ٢٠٠٠ ، وعلى ضوء هذا المخطط أعدت الخطة الخمسية الأولى : ١٩٨٢ / ١٩٨٧ ، والتى تقرر فيها تحقيق الأهداف الآتية :

– إحلال سنترالات الكترونية حديثة محل أجهزة السنترالات من طراز الروتارى باجمالى ٩٥٠٠٠ خط ، أى بنسبة ٢٢٪ من إجمالى الخطوط الآلية قبل الخطة .

– التوسع فى إنشاء سنترالات جديدة ، على أن تكون من الطراز الإلكترونى التماثلى ، وبحيث يرتفع إجمالى عدد الخطوط من ٥٤١٠٠٠ الى ١٤٥٠٠٠٠ ، وبذلك ترتفع نسبة عدد الخطوط من ١,١٩ الى ٢,٨٤ لكل ١٠٠ فرد من السكان .

– خفض نسبة السنترالات اليدوية من ١٢ ٪ الى ٦,٥٪ .

– احلال الشبكات الأرضية للمشتركين باستخدام كوابل الجيلى فيلد بدلا من الكوابل الورقية ، واستخدام أحدث أساليب التوصيل للشبكات الفرعيـة ، وإتمـام توصيلات المشتركين على الأسس الفنية السليمة .

– التوسع فى شبكة الميكروويف بالقاهرة وإنشاء شبكة جديدة بالاسكندرية لرفع كفاءة الاتصال بين السنترالات الموجودة بالخدمة وتوفير الوسط التراسلى بالنسبة للسنترالات الجديدة . هذا بجانب كوابل الألياف الضوئية لادخال التكنولوجيا المتقدمة فى مجالات الاتصالات ، علاوة على قلة تكاليفها بالمقارنة بوسائل الاتصال الأخرى .

وقد أمكن تحقيق أهداف الخطة الخمسية الأولى ، مع تجاوزها فى بعض الميادين ، مما كان له أثره فى تغييرالصورة التى كانت عليها الاتصالات فى مصر قبل بدء تنفيذ الخطة ، من حيث رفع كفاءة الخدمة وتحسن الأداء ، وتوفير الخدمات لمشروعات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وللمدن الجديدة ولجماهير المنتظرين .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

موقف الخطة الخمسية الثانية (٨٧/ ١٩٨٨ - ٩١ / ١٩٩٢):

تستهدف هذه الخطة ما يلى :

– اتساع شبكات الخدمات التليفونية للوصول بالسعة التليفونية الى نحو مليونى خط فى عام ١٩٩٢/٩١ .

– توفير خدمات الاتصال للمجتمعات العمرانية الجديدة .

– التوسع فى شبكة النداء الآلى لتشمل جميع المراكز والقرى بالمحافظات .

– دعم شبكة الاتصالات الدولية لدعم التبادل التجارى مع العالم الخارجى ، وخدمة المصريين العاملين فى الخارج .

– توفير استخدام أنظمة الاتصال الحديثة لنقل المعلومات والبيانات تمشيا مع التوسع فى استخدام الحاسبات الآلية وبنوك المعلومات .

– التصنيع المحلى للسنترالات الالكترونية .

وغنى عن البيانات أن ما يتضمنه هذا التقرير من سياسات عامة وتوصيات ، يعد بمثابة برامج تنفيذية تسهم – اذا دخلت مرحلة التنفيذ على مراحل – فى تحقيق أهداف الخمسية الثانية وما يتلوها من خطط حتى عام ٢٠١٠ .

اقتصاديات خدمات الاتصالات :

أظهرت الدراسات الخاصة باقتصاديات الخدمة أنه برغم التطور الذى حدث فى خدمات الاتصالات وزيادة عدد المشتركين ، الا أن النتائج التى تحققت فى خلال أعوام الخطة الخمسية الأولى ، تبين أن الخدمات المحلية حققت عجزا قدره ٥٨.٣٠٨.٠٠٠ جنيه فى عام ١٩٨٣/٨٢ ، وتزايد هذا العجز فى الاعوام التالية حتى بلغ ١١٣.٥٧٩.٠٠٠ جنيه عام ١٩٨٧/٨٦ ، ومن بين اسباب هذا العجز : انخفاض التعريفة للخدمات المحلية بما لا يتناسب مع التكلفة الفعلية لها .

وعلى سبيل المثال ، فان تكلفة انشاء الخط الواحد زادت من حوالى ١٥٠٠ جنيه عام ١٩٨٢ حتى بلغت حوالى ٣٥٠٠ جنيه عام ١٩٨٧ ، نتيجة لارتفاع سعر التمويل للمكون الأجنبى ، وفرض رسوم جمركية ابتداء من عام ١٩٨٦ ، بنسب تتراوح ما بين ٥٪ و ٥٠٪ .

ترشيد استخدام الخدمة التليفونية :

للوصول الى هذا الهدف يتطلب الأمر وضع بعض الضوابط والتدابير ، علاوة على الوعى الجماهيرى المطلوب للاستفادة الكاملة من تلك الخدمة على أعلى مستوى . ومن أهم هذه الضوابط ما يلى :

– توفير تكاليف خطوط الربط الاضافية التى قد تستلزمها زيادة الأحمال لو بقى الوضع على ما هو عليه .

– تنفيذ اكثر من بديل لخطوط الربط بين السنترالات داخل المدن وبينها ليتم الاتصال عن طريق الكوابل وشبكات الميكروويف ، علاوة على كوابل الألياف الضوئية ، لضمان زيادة نسبة كفاءة الاتصالات فى حالة تعطل أى من هذه البدائل .

التدريب والبحوث :

واكب استخدام التكنولوجيات الجديدة المتطورة الاعداد الجيد للقوى البشرية بتوفير التدريب اللازم فى جميع المجالات ، وعلى الأخص السنترالات الالكترونية ونظم التراسل الرقمية والألياف البصرية واستخدامات الأقمار الصناعية والحاسبات الآلية ، بالاضافة الى تدريب العاملين لرفع كفاءاتهم فى الفروع الفنية والادارية والحركة . وقد تم تدعيم المركز الرئيسى للتدريب بمدينة نصر بجميع الأجهزة الحديثة اللازمة للتدريب ، كما تم انشاء مركزين جديدين : أحدهما بالقاهرة والآخر بالاسكندرية .

أما عن البحوث ، سواء كانت تقوم بها أجهزة البيئة أو الجامعات ومراكز البحوث الأخرى ، فيتعين أن تواكب التقدم التكنولوجى المطرد فى مجالات الاتصالات من ناحية ، وتعمل على حل مشكلات التطبيق المحلية من ناحية أخرى .

الملامح الرئيسية لاستراتيجية تطوير الاتصالات حتى عام ٢٠١٠

لما كان التقدم التكنولوجى مطردا فى عالم الاتصالات السلكية واللاسلكية ، ولمواكبة هذا التقدم – فإن الاستراتيجية المستقبلة يجب أن تسير وفقا للأسس التالية :

– تغيير طرازات السنترالات الالكتروميكانيكية الى طرازات الكترونية رقمية . علما بأن هذا النوع من السنترالات سوف يبدأ تصنيعه محليا فى الخطة الخمسية الثانية (٨٧/ ٨٨– ٩٢/٩١) .

– تعميم الخدمة الآلية بالقرى باحلال السنترالات اليدوية والنصف آلية الى سنترالات توابع الكترونية وربطها بشبكة النداء الآلى ، للوصول بالنسبة الآلية الى ١٠٠ ٪ .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

– انشاء سنترالات جديدة بحيث تصل الكثافة الى عشرة تليفونات لكل مائة من السكان على مستوى الجمهورية ، مع رفع هذه النسبة لكل مائة من القاهرة والاسكندرية لتصل الى ٢٠ ٪ .

– إحلال شبكات الكوابل المحورية للخطوط الرئيسية بكوابل الألياف البصرية ، مع تعميم الأنظمة الرقمية باستخدام التشكيل النبضى على شبكات الكوابل والميكروويف .

– التوسع فى استخدام التوابع الرقمية لميكنة جميع القرى ، وادخال الخدمات التى كان من المستحيل الحصول عليها مع السنترالات التماثليـة .

– تطبيق نظام شبكات توصيل الخدمات المتكاملة لجميع وسائل الاتصال ، حيث يتم توحيد نظم الاتصالات خلال سنترال موحد لخدمة كل من مشتركى التليفونات ومشتركى التليكس وكذلك مشتركى خدمة نقل المعلومات ، وباستخدام هذا النوع من السنترالات يمكن التوسع فى استخدام العدد الرقمية واضافة خواص جديدة للمشتركين مثل الفيديو تكست والبريد الالكترونى وبطاقات الائتمان والتليفون المرئى وغيرها .

– دعم شبكة الاتصالات الفضائية عن طريق :

× الاستمرار فى تطوير المحطتين الأرضيتين بالمعادى ، واللتين تعملان مع أقمار المحيطين الاطلنطى والهندى (انتلسات) ، لمواكبة التطور المتوقع باستخدام أجيال جديدة من أقمار الاتصالات .

× انشاء المحطة الأرضية للعمل مع أقمار الاتصالات البحرية فوق المحيط الهندى (أنمارسات) وبذلك يتم دعم خدمة الاتصالات مع السفن ، مع توفيرها أيضا لشركات الطيران .

× انشاء المحطات الأرضية اللازمة للعمل مع الشبكات الفضائية الاقليمية مثل القمر الصناعى العربى والقمر الصناعى الافريقى .

× التنسيق مع اتحاد الاذاعة والتليفزيون لتنفيذ مشروع القمر الصناعى المصرى والمحطات الأرضية المحلية .

– التوسع فى خدمة التليفون اللاسلكى للسيارات لتغطى جميع طرق الجمهورية بالدلتا والوجه القبلى ومدن القناة وسيناء ، وتوفيرها أيضا لجميع وسائل النقل المتحـركة مثل السكك الحديدية والنقل النهرى .

– تحسين الخدمات الجماهيرية بتعميم المكاتب النموذجية لخدمات التليفون والتلغراف والتلكس ونقل المستندات ونشر تليفونات للاتصالات المحلية والدولية والتى تعمل بنظام الكروت المغنطة ، بحيث يتطور عددها من ٠,١ الى ٠,٥ ٪ من عدد الخطوط طبقا للكثافة السكانية للكيلو متر المربع باجمالى ٣٥٠٠٠ تليفون عملة .

– ضرورة انشاء شبكة قومية موحدة لنقل المعلومات باستخدام نظام (PACKET SWITCHING) على أن يبدأ تنفيذ المرحلة الأولى منها عام ١٩٨٧ لتغطى الاحتياجات العاجلة بالقاهرة والاسكندرية وبعض المراكز الرئيسية بالوجهين البحرى والقبلى ، مع ربطها بالشبكات الدوليـة ، على أن تستكمل فى مراحل تالية حتى عام ٢٠١٠ ، لتغطى باقى مدن الجمهورية مع استكمال ربطها بالشبكات الاقليمية والدولية .

التوصيات

وعلى ضوء هذا التقرير – وكذلك تقريرى المجلس فى دورتيه الخامسة والسابعة بشأن الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية – يوصى بما يأتى :

* العمل على تحقيق الميكنة الكاملة على مستوى الجمهورية للاتصالات الهاتفية .

* التركيز على أهمية توفير وسائل نقل المعلومات والبيانات ، كأساس لتحقيق التطور فى مختلف المجالات .

* اتخاذ الوسائل الكفيلة بتنفيذ « استراتيجية تطوير الاتصالات حتى عام ٢٠١٠ » ، السابق عرض ملامحها فيما تقدم ، سواء من الناحية الفنية أو الإدارية أو المالية .

مع إعطاء أولوية لما يأتى :

– سرعة تطوير المحطتين الأرضيتين للاتصالات الفضائية – بالمعادى – حتى يمكن مواكبة التطور المتوقع باستخدام أجيال جديدة من أقمار الاتصالات .

– إتمام الدراسات والبرامج التنفيذية لانشاء :

. المحطة الأرضية للعمل مع أقمار الاتصالات البحرية فوق المحيط الهندى (انمارسات) لدعم خدمة الاتصالات مع السفن ، وتوفير هذه الخدمة – كذلك – لشركات الطيران .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

. المحطات الأرضية اللازمة للعمل مع الشبكات الفضائية الاقليمية ، مثل القمر الصناعى العربى والقمر الصناعى الافريقى .

* اتخاذ الخطوات العملية لتنفيذ مشروع القمر الصناعى المصرى بالتنسيق مع اتحاد الاذاعة والتليفزيون .

* التوسع فى التصنيع المحلى للسنترالات ، والمعدات ، وكوابل الألياف البصرية . بالاشتراك مع وزارتى الصناعة والانتاج الحربى ، ودعوة القطاع الخاص للمشاركة فى هذه الصناعة ومنحه ما يحفزه على ذلك ، مع العمل على تطوير إنتاج السنترالات العادية الى سنترالات رقمية الكترونية .

* التوسع فى نشر أجهزة التليفون العمومية بالطرق والميادين العامة بسائر المدن . مع تطوير الخدمة بها لتشمل الاتصالات الخارجية إلى جانب الاتصالات الداخلية ، وذلك توفيرا لوقت المواطنين وجهدهم .

* تقوية الخدمة التليفونية بين القاهرة والاسكندرية ، وإعطاء أولوية لتركيز الخدمة فى المناطق الصناعية الهامة ، وتوفير خدمات الاتصال للريف والمجتمعات العمرانية الجديدة .

* اجراء دراسات موضوعية – بصفة دورية – لكل المتغيرات التى تطرأ على تكلفة تأدية الخدمة ، حتى يمكن تلافى العجز أولا بأول وعلى ضوء الحقائق ، على أن يوضع فى الاعتبار :

دراسة إمكان تحريك التعريفة المحددة عن تركيب الخطوط التليفونية والاشتراكات السنوية ، دوريا ، بحيث تتناسب مع التكلفة الفعلية ، فيما عدا الذين يستعملون الخدمة فى البيوت من محدودى الدخل . على أن ينظر فى أن يتحمل رجال الأعمال وأصحاب المهن والحرف مقابل الخدمة بالكامل ، وبحيث يقابل كل تحريك فى التعريفة تحسن مطرد فى مستوى أداء الخدمة .

* ضرورة الحد من الفاقد والاسراف فى الانفاق على الصيانة التى تستهلك نسبة كبيرة من الميزانية الخاصة بالهيئة وذلك عن طريق :

– استخدام الألياف الضوئية بدلا من اسلاك النحاس .

– الاقلال من المكون الاجنبى ما أمكن ذلك .

* دعم وتطوير التدريب الفنى والاعداد الجيد للقوى البشرية ، بصفة مستمرة ، ورفع معدل التدريب تدريجيا من ٣٪ من عدد العاملين حاليا الى ١٠٪ ، بما يواكب التقدم المستمر فى مجال تكنولوجيا الاتصالات .

* النظر فى استمرار تطبيق سياسة تنفيذ التليفونات بالنظام العاجل الى جانب نظام الاقدمية المطلقة .

سياسة النقل فى المجتمعات الجديدة

تناولت المجالس القومية ، منذ دوراتها الأولى ، بحث مختلف الموضوعات المتصلة بالسكان والتنمية ، باعتبارها من مشكلاتنا ذات الاولوية الملحة ، فيما يتعلق بالزيادة المطردة فى عدد السكان ، وضرورة استيعابها من خلال تخطيط علمى مدروس . واقتضى الأمر ضرورة بحث الوسائل الكفيلة بتحقيق هذا الاستيعاب ، ومن ثم عنيت المجالس القومية باعداد دراسة موسعة عن : « ملامح سياسة المجتمعات العمرانية الجديدة » ، وتم انجازها بتاريخ ١٩٨٤/٥/٢٩ .

وقد رؤى ان تستكمل هذه الدراسات ببحث مستقل عن « سياسة النقل فى المجتمعات الجديدة » ، حتى ترتبط سياسة انشاء المدن والمجتمعات الجديدة فى معادلة واحدة مع : سياسة اختيار الوسائل المثلى للنقل ، وذلك لتحقيق الترابط بين هذه المدن ، وبين المجتمعات التقليدية المحيطة بها ، بحيث تتواكب السياستان معا ، وفى اطار قومى متكامل . وتختص المرحلة الأولى من هذا البحث بالمدن الجديدة المستقلة القائمة بذاتها ، على أن تمتد المرحلة الثانية لغيرها من المدن .

فى مدينة العاشر من رمضان

تقع مدينة العاشر من رمضان شرق طريق مصر الاسماعيلية عند الكيلو ٥٠ غرب القاهرة ، وعلى مسافة ٧٠ كم من الاسماعيلية و٥٥كم من بلبيس .

وتشكل مساحتها – التى تبلغ ربع مساحة الدلتا – مثلثا رأسه جهة القاهرة وقاعدته تمتد من جهة الاسماعيلية الى جهة السويس .

وقد خطط انشاء المدينة فى هذه البيئة الصحراوية على أساس :

× أن يقوم العمران فيها على النشاط الصناعى بمشروعات متوسطة وخفيفة .

× وأن يبلغ عدد سكانها عام ١٩٧٧ : ٢٢٤ الف نسمة ، وإكنه لم يبلغ حتى الآن أكثر من : ٤٠ ألف نسمة .

النقل ووسائله :

يتوقع أن وسائل النقل العام هى التى سيغلب الاعتماد عليها فى النقل بالمدينة ، ويقدر عدد الرحلات التى ستقوم بها بحوالى ٧٢٥٠٠ رحلة فى ساعة الذروة الصباحية سنة ٢٠٠٠ .

ويتلخص التخطيط لها فيما يأتى :

النقل داخل المدينة : وتكون وسائله :

– الحافلات المحلية : وتستخدم للنقل داخل الاحياء عندما تستكمل نموها ، وفى المرحلة الأولى يقتصر على النقل بالحافلات العامة باستخدام الطرق المحلية .

– الترام : يخصص مسار لاستخدام الترام بوسط المدينة للربط بينه وبين الأحياء والمنطقة الصناعية فى مرحلة لاحقة ، بعد إجراء دراسة جدوى اقتصادية تثبت جدوى استخدامه ، وتحدد موعد بدء تشغيله .

النقل الاقليمى : وتخصص له ثلاث وسائل هى :

– الاتوبيسات العامة .

– وسيلة نقل سريع (الركاب فقط أو مشتركة للركاب والبضائع) .

مع قيام نظام النقل السريع بين القاهرة والعاشر من رمضان ومنطقة قناة السويس ، وذلك لمواجهة الزيادة المحتملة فى الحاجة الى نقل الركاب والبضائع ، وقد حجزت الأرض اللازمة بوسط المدينة لسير خط حديدى للركاب أو وسيلة نقل اقليمى سريع . على أن تجرى الحركة المستقبلة للركاب تمهيدا لذلك .

× السكة الحديدية : من المفترض – مسبقا – ربط المدينة بخط حديدى من اثنين هما :

. وصلة المدينة بخط القاهرة – السويس .

. خط حديدى من القاهرة الى العاشر ثم فايد ، حيث يلتقى بخط الاسماعيلية السويس الحديدى مع تفضيل الخط الثانى ، حيث انه يجعل الوسيلة أسرع ، ويتفادى الانحدارات الشديدة فى خط القاهرة – السويس الحالى .

على أن تخدم المدينة بخط حديدى منذ المرحلة الأولى لنشأتها لأهميته لنقل البضائع من المدينة واليها .

وتوجد ملحوظات على هذا التخطيط ، من ابرزها :

– أن اقتراح استخدام الترام داخليا يحتاج الى دراسة متأنية تبين مدى جدواه ، اقتصاديا وفنيا ، لأن اللجوء الى النقل الكهربائى لا يتم الا فى المحاور التى يتجاوز تدفق الركاب عليها ٢٠٠٠ راكب فى الساعة . وهذا المعدل من تدفق الركاب لا يحتمل تحققه فى المستقبل القريب ، كما أن وصل المنطقة الصناعية بالمنطقة السكنية بخط الترام المقترح سوف يقطع طريق القاهرة – الاسماعيلية السريع لوجود المنطقتين على جانبيه ، وهذا أمر غير جائز الا اذا تم بواسطة جسر علوى أو نفق .

– أن اقتراح ربط المدينة بخط سكة حديدية لنقل الركاب فقط ، أو لنقلهم ونقل البضائع ، أمر لا تتطلبه حركة نقل الركاب حتى الآن ، لأن تكاليفه الاستثمارية باهظة . وحتى اذا لم تكن التكاليف باهظة ، فإن انشاءه يتنافى مع فلسفة اقامة المدن المستقلة التى تهدف الى أن يستقر مواطنو المدينة فى مدينتهم ، وأن تقتصر انتقالاتهم الى خارجها على إنهاء المصالح الضرورية ، وإلا اصبحت عبئا على القاهرة أو غيرها من المدن الكبيرة ، وبالتالى يزداد العبء على خطوط المواصلات .

– وأما اقتراح ربط المدينة بخط سكة حديدية لنقل البضائع : فانه يحتاج الى دراسة مدى جدواه اقتصاديا لما يتطلبه ذلك من تكاليف استثمارية كبيرة ، فاذا جاءت مرحلة تؤكد جدواه الاقتصادية أقيم ليستخدم فى نقل البضائع والركاب ، ويمكن – من الآن – تخصيص

مساحة من الأرض لانشائه فى المستقبل .

– أن هناك نقصا واضحا فى المعلومات عن نظام النقل السائد بين مدينة العاشر من رمضان وكل من منطقتى القاهرة والدلتا ، ولا سيما فى قطاع نقل البضائع ، وان كان المؤكد أن النقل البرى للبضائع هو النظام السائد ، حيث لا تتوافر معلومات عن حجم النقليات أو ملكية الشاحنات فى كل من جهاز تعمير المدينة والادارة العامة للمرور .

– ومع ذلك فمن تحليل نقليات الركاب الفعلية المسجلة بشركة أتوبيس شرق الدلتا – وهى التى تقوم بالنقل من المدينة وإليها – تبين أن حركة نقل الركاب (الموظفين) تجرى على النحو الآتى : ١٥٪ منها الى مدينة الاسماعيلية و٦٠٪ الى الدلتا و ٢٥٪ الى القاهرة . اما عن نقليات البضائع فبتحليل البيانات الواردة من هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة ، نجد أن معظم المنتجات ترد موادها الخام من القاهرة ، وأن أسواق توزيعها فى القاهرة أيضا باعتبار أنها السوق الأكثر اتساعا .

أما نقليات الزلط ومواد البناء فمعظمها يرد من منطقة المحاجر بطريق القاهرة – بلبيس الصحراوى فى اتجاه الدلتا .

فى مدينة السادات

تقع مدينة السادات على طريق مصر اسكندرية الصحراوى الى الشرق عند الكيلو ٨٥ ، وهى تتوسط ثلاث رؤوس مثلث هى : الى الغرب مراكز وادى النطرون ، والى الشرق مدينة الخطاطبة وكوبرى طملاى ، ثم مركز بدر الى الشمال الشرقى ، وجميعها تتبع محافظة البحيرة اداريا .

× وتبعد المدينة عن وصلة الطريق بين الخطاطبة وطريق مصر اسكندرية الصحراوى ببضعة كيلو مترات شماله ، وهى بذلك تعتبر مخدومة بشرايين نقل جيدة ، سواء بالطرق الاقليمية ، أم بالسكة الحديدية ، أم بترعة النوبارية .

النقل ووسائله : تتلخص الملامح العامة للنقل ووسائله بالمدينة فيما يأتى :

تقديرات النقل الاقليمى :

السكة الحديدية : يقع خط امبابة – ايتاى البارود المفرد الى الشرق من المدينة ببضعة كيلو مترات مما يتيح الانتفاع به . وقد توقعت الدراسات أن تستغل طاقته (٧٠ قطار / يوم) بالتساوى فى نقل الركاب والبضائع ، كما قدرت أن معامل التحميل للركاب والبضائع سوف يزاد الى معدل ٢٠٪ و ٣٥٪ على التوالى . أى أن طاقة الخط ستصبح ٣.٦ مليون راكب / سنة ، و ٨.٣ مليون طن / سنة ، وأنه اذا تحول نظام الاشارات الى التحكم المركزى أمكن زيادة طاقة الخط الى ٩٠ قطار / يوم فيحمل ٤.٦ مليون راكب / سنة ، و١٠.٧ مليون طن / سنة ، مع وجود فائض احتياطى لنقل الركاب والبضائع يمكنه استيعاب حركة النقل التى يحتاج اليها مشروع تعمير مدينة السادات حتى نهاية عام ١٩٩٢ ، وبعد ذلك ان يستطيع الخط تحمل نمو مطلوبات نقل الركاب والبضائع الا بازدواجه حتى سنة ٢٠٠٠ ، وتكلفة هذا الازدواج حوالى ١٥ مليون جنيه باسعار سنة ١٩٧٧ . ويمكن لبعض البدائل أن تقلل من الفجوة بين الطلب على النقل وبين قدرة الخط ، كتحسين معامل التحميل ومراجعة توزيع النقليات بين البضائع والركاب .

النوبارية : يمكن الاستفادة بهذه الترعة الملاحية – الممتدة من الاسكندرية الى القاهرة شرقى المدينة بعدة كيلو مترات – فى النقل من المدينة واليها ، كما يمكن بادخال مساعدات ملاحية وادارية مضاعفة زمن سير وسائل النقل بالترعة ، فتسير طوال الـ ٢٤ ساعة وذلك باستثمار قدره مليون واحد من الجنيهات (اسعار ١٩٧٧) مما يتيح استيعاب الحركة المتولدة عن مدينة السادات حتى ٢٠٠٠ .

الطرق الاقليمية : وتشمل :

• الطريق الصحراوى : مصر / الاسكندرية الذى يطور لتتضاعف قدرته .

• الطريق الزراعى : مصر / الاسكندرية الذى يوسع مع التحكم فى جزئه الواقع بين القاهرة وبنها .

• طريق الوراق : وهو وصلة صغيرة يجرى تنفيذها – حاليا – بين امبابة والقناطر الخيرية ، وستزاد سعة الطريق ليتضاعف مع بناء جسر جديد على فرع رشيد عند المناشى (غرب القناطر الخيرية) .

وتقدر التكاليف باسعار ١٩٧٧ بنحو ١٠ ملايين جنيه .

تطوير وتحسين النقل الاقليمى : وتشتمل على :

• وصلات طرق الى الطريق الصحراوى والى طريق الخطاطبة

الزراعى .

• وصلة ملاحية من الرياح البحيرى الى المدينة .

• وصلة سكة حديد الى خط امبابة / ايتاى البارود .

السكة الحديدية : يقترح انشاء وحدة سكة حديدية مفردة بطول ٢٥كم من خط امبابة / ايتاى البارود الى جنوب مدينة السادات لخدمة المنطقة الصناعية بالمدينة ، على أن تدخل هذه الوصلة ضمن مخطط هيئة السكك الحديدية لتطوير الخط بكامله الى مدينة عبد القادر .

وطاقة خط امبابة / ايتاى البارود التى تصل الى ٧٠ قطار / يوم واحتياطى نحو ١٧ قطار ، كافية لاستيعاب حركة النقل للمدينة ، ويمكن زيادتها فى المستقبل عند الحاجة الى ٩٠ قطار / يوم بازدواج الخط ، ويمكن للمدينة فى المرحلة الأولى استخدام مناطق تحميل البضائع ومحطات الركاب القائمة حاليا حتى يبلغ تعدادها ١٥٠ ألف نسمة أو حتى يتم تحسين الخط كله حتى مدينة عبد القادر .

النقل الجوى : تقع المدينة على بعد مناسب من كل من مطار القاهرة الدولى ومن موقع مطار الاسكندرية المزمع بناؤه ، ويمكن قطعه بواسطة رحلات مكوكية بالحافلات ، تستغرق ما بين ساعة وساعة ونصف ، ويوفر هذا الوضع خدمة جوية كافية للمدينة .

النقل الحضرى داخل المدينة : بنيت تقديراته على اساس المعلومات التاريخية عن مدينة القاهرة ، مع ملاحظة الفرق بين المدينتين وتعميم الخصائص الاقتصادية والاجتماعية المؤثرة .

ملكية السيارات الخاصة : تقدر الدراسة أن ١٥ ٪ من الرحلات فوق نصف كم ستتم بالسيارة الخاصة ، و٥٥ ٪ منها ستتم بالنقل العام ، ونحو ٢٠ ٪ سيرا على الاقدام .

الارتكاز المنزلى :

قدرت دراسته فى القاهرة : أن المنشأ أو المقصد يكون المنزل فى نحو ٩٦٪ من الرحلات اليومية ، وهى نفس نموذج مدينة السادات ، وهذا له تأثيره فى تخطيط استخدامات الأراضى فى المدينة وتوزيع المناطق السكنية وتفاعلاتها مع النشاطات والمراكز الأخرى بحيث يكون مخطط النقل على شكل عمود فقرى مركزى ، وحوله مناطق الايواء لتقليل مسافات السير ، مع استخدام محاور مركزية فى الاحياء تضم المدارس ونسبة رحلاتها نحو ١٥٪ .

الاحتواء المركزى والكثافة السكانية :

تبلغ الكثافة السكانية المخططة للمدينة ١٤٥ نسمة / هكتار ، وهى عالية نسبيا اذا قورنت بكثافة مدينة نصر والعاشر من رمضان ، ولكن هذا سيقلل مسافات الرحلات مما يخفف أعباء أنظمة النقل ، وسيكون شكل المدينة العام مربعا عندما يبلغ تعدادها ٥٠٠ مليون نسمة ، مما يقلل مسافات الاتصال بين المناطق المختلفة ولا يفضله الا الشكل الدائرى .

النقل العام :

تقترح الدراسة استخدام نظام الحارات الخاصة للنقل العام وذلك لرفع سرعات النقل عليها ، ولهذا أثره المعادل تماما لاختيار الوسائل العادية للنقل ، سواء فى ذلك الحافلات أو السكك الحديدية الخفيفة أو غيرها .

وللسرعة العالية للنقل داخل المدينة ، فانه يقترح إنشاء نظام نقل يعتمد على حارات خاصة بالحافلات ، ويمكن حساب معدل التقاطر على أساس دقيقتين ، وباستخدام ثلاث مركبات ترام سريع فى القطار الواحد يمكن نقل ١٨ الف شخص فى كلا الاتجاهين .

كما يمكن الوصول الى نظام نقل سريع على الخطوط نفسها بقدرة ٤٠ ألف راكب / ساعة ، مع استخدام نظام قيادة آلى فى قطارات الجر ، وادخال بعض التحسينات على المركبات والمحطات . وقد يعيب هذا النظام تكلفته العالية ، ولكن تكاليف تشغيله بالنسبة الى تكاليف انشائه قد تكون اقتصادية .

ومع ذلك فبتصميم هندسى مناسب ، يمكن عمل نظام الحارات المستقلة بمسافات ٢٠ متر ، بما يمكن من استيعاب الحركة المتوقعة فى المدينة مع استخدام تكنولوجيا متقدمة .

فى مدينة العامرية الجديدة

تقع مدينة العامرية الجديدة الى الغرب من طريق القاهرة – الاسكندرية الصحراوى بمسافة ٢٥ كم ، وتتوسط مثلثا ، رأسه الى الجنوب فى اتجاه القاهرة حيث مدينة النوبارية ، وقاعدته الى الشمال وتمتد بين مدينتى برج العرب شرقا والحمام غربا .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

والمسافة من العامرية الجديدة الى النوبارية نحو ٥٠ كم ، والى برج العرب ١٢ كم ، والى الحمام ١٠ كم ، والى مدخل وصلة حوش عيسى ١٥ كم ، أما المسافة الى الاسكندرية فتبلغ ٥٠ كم .

وتمتاز مدينة العامرية الجديدة على مدينتى العاشر من رمضان والسادات – الواقعتين فى بيئة صحراويـة – بموقعها فى مجتمع زراعى ، حيث تحيط بها منطقة غرب النوبارية التى يستصلح بها نحو ٣٠٠ الف فدان ، وأنشئ بها ١٤٧ قرية حديثة الطراز ومشروع كبير للحوم الداجنة . كما أنها تتكامل مع منطقة أبو المطامير – جناكليس ذات المساحات الكبيرة من الكروم .

وتوجد بالمنطقة شركات زراعية هامة ، مما يجعل البيئة اكثر تطورا من البيئة الريفية التقليدية ، ويساعد على انتشار نوع العمالة اللازمة لتشغيل وصيانة آلات الرى الزراعية ، ومن هنا فمدينة العامرية الجديدة تقع فى بيئة آهلة بالسكان ، يقدر عددهم بنحو ٣٠٠ الف نسمة ، وتتكامل فى نموها مع المنطقة مما ينشأ معه حركة نقل وانتقال محلية للافراد والمنتجات ، الى جانب الحركة الاقليمية الى المدينة ومنها ، ومن ثم الارتباط بالاسكندرية والدلتا (حوش عيشى) والقاهرة بواسطة الطريق الصحراوى .

النقل ووسائله :

وتتخلص تقديراته فيما يلى :

نقل البضائع :

• قدرت جملة البضائع من المدينة واليها – شاملة البضائع الاستهلاكية والخامات ومستلزمات الانتاج – فى العام العاشر بحوالى ١.٢٢٥ مليون طن ، ترتفع فى العام الخامس والعشرين الى حوالى ٤.١٣٥ مليون طن .

نقل الركاب :

• يتوقف حجم الحركة المتولدة بين المدينة ومناطق الجذب الاقليمى على عدة أسس هى :

× عدد السكان فى هذه المناطق

× مقدار المسافة بين كل منها وبين المدينة .

× مقدار النسبة بين قوة العمالة فى المدينة وعدد الوظائف المتاحة بها ، وكذلك فى المناطق المحيطة بها .

وفى ضوء ذلك وعلى اساس ان عدد السكان فى العام العاشر يبلغ ١٥٣ الف نسمة منها (٤٥ الف عمالة) وفى العام الخامس والعشرين يبلغ ٥١٠ آلاف نسمة ، منها (١٥١ الف عمالة) ، فقد قدرت الدراسة أن جملة الرحلات اليومية فى العام العاشر ستبلغ حوالى ١٦ ألف رحلة ، ترتفع فى العام الخامس والعشرين الى حوالى ٦٢٠٥٠ رحلة .

كما تم تقدير عدد الرحلات فى ساعات الذروة بمقدار ٢٣٠٠ رحلة فى العام العاشر ، ترتفع الى ٨٥٢٠ رحلة فى العام الخامس والعشريـن ، وأن ٢٥ ٪ من هذه الرحلات ستتم بالسيارات الخاصة والتاكسى ، و٥٠٪ بالاتوبيسات ، و ٢٥٪ بالقطارات .

شبكة الطرق الاقليمية :

بينت الدراسة ما يأتى :

– ملاءمة طريق القاهرة – الاسكندرية لتطويره الى طريق سريع يتكون من أربع حارات فى كل اتجاه .

– ملاءمة الطريق الساحلى : اسكندرية – مطروح بتوسيعه الى أربع حارات .

– تحسين الوصلة من الطريق الصحراوى الى حوش عيسى .

– تطوير الوصلة من الطريق المحلى : بهيج الى العامرية الشرقية ليصبح حارتين ، ثم تطويرها فيما بعد ، لتصبح طريقا سريعا ذا اربع حارات .

– تطوير الوصلة من شرق برج العرب حتى الطريق الساحلى الى طريق ذى حارتين ، ثم تطويرها بعد ذلك الى طريق مزدوج ذى أربع حارات .

السكة الحديدية :

من الممكن أن يخدم خط السكة الحديدية المفرد (اسكندرية – مرسى مطروح) مدينة العامرية الجديدة بأحد اسلوبين :

– انشاء وصلة مباشرة بين المدينة وبين الخط الحديدى الحالى غرب بهيج بحيث ينتهى غرب المدينة أو شرقها أو داخلها .

– انشاء محطات نهايات للركاب والبضائع قرب مدينة بهيج أو مدينة برج العرب . ولضمان سهولة الانتقال الى المدينة يلزم انشاء وصلة السكة

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

الحديدية المباشرة ، على أن تكون محطات الركاب والبضائع قرب بهيج أو برج العرب – فى المراحل الأولى فقط – وذلك لقلة تكلفتها وإمكان انشائها بسرعة .

وعلى أية حال ، فقد انتهت الدراسة فى هذا الصدد الى أنه ينبغى أن تزاد قدرة الخط الحديدى الساحلى الموجود حاليا بالتدريج ، وبالتوازى مع ازدياد الطلب على النقل للركاب والبضائع . ولكن بعد العام الخامس والعشرين فانه ينبغى انشاء وصلة حديدية – ذات نهايتين – مباشرة إلى المدينة ذاتها لخدمة نقل الركاب والبضائع .

الطرق المائية :

يمكن الاستفادة فى المرحلة الأولى من مسافات الـ ٣٠ كم الأخيرة من ترعة النوبارية وهويس المالح ذى القدرة العالية فى شحن البضائع الى ميناء داخلى فى منطقة العامرية الشرقية (المدينة القديمة) حيث ينشأ مركز لنقلها الى داخل البلاد والى العامرية الجديدة ، وهذا سيساعد على تخفيف الاختناق بميناء الاسكندرية ، ويقلل تكلفة النقل البرى لمسافة ٣٠ كم .

ويوجد لهذا الاقتراح بديل وهو : انشاء مجرى مائى بين الغرود الساحلية وأول سلسلة تلال ، ويتجه من النوبارية الى « بهيج » مسافة ٢٧ كم والى برج العرب مسافة ٣٠ كم ، واذا أنشىء هذا المجرى فإنه مع خدمته للمدينة سيخدم المحطة النووية وخط سوميد والمنطقة الصناعية فى كنج مريوط ، كما يمكن استخدامه لرى الأراضى شمال المدينة ، على أن ينشأ المرسى المائى قرب بهيج (وهو الأفضل) أو قرب وصلة طريق بين برج العرب والطريق الساحلى .

ويوصى بترك مساحة كافية لانشاء هذه الوصلة الملاحية مستقبلا ، لأن انشاءها لن يكون اقتصاديا قبل العام العشرين .

المطارات :

تتضمن خطة هيئة الطيران المدنى انشاء مطار دولى على مسافة ٤٠ كم جنوب غرب الاسكندرية و١٠ كم شرق العامرية الجديدة . ومثل هذا المطار الضخم سيكون تأثيره كبيرا على العامرية الجديدة وشمال الدلتا بأكمله .

الانابيب :

فى حالة انشاء صناعة كيماوية قرب مدينة الحمام يمدها مصنع تكرير الاسكندرية بالمواد الخام ، فان نقلها بالانابيب يكون اقتصاديا ، ويقدر أنه بعد ٢٥ عاما سينقل ٢٥ مليون طن سوائل الى المدينة سنويا ، كما سيحتاج الأمر الى خط أنابيب آخر للمرتجع من المدينة فى حدود ٤٠٠ الف طن من السوائل والغازات سنويا .

ويمكن انشاء وصلة أنابيب بين المدينة ونهاية خط سوميد عند سيدى كرير فى حالة زيادة الكميات .

النقل داخل المدينة :

الاتوبيس هو الوسيلة الأنسب للنقل داخل المدينة لتوافر الطرق المناسبة ولتميزه بالمرونة اللازمة ، لاسيما فى المراحل الأولى لتطوير المدينة .

آراء واتجاهات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها من مناقشات طويلة ، برزت مجموعة من الآراء والاتجاهات يخلص أهمها فى النقاط الآتية :

– أن مشروع انشاء ترعة « العبور » بين الاسماعيلية والسويس ، جدير بالتنفيذ ، بصرف النظر عن طبوغرافية المنطقة .

مع ضرورة الاهتمام بدراسة موضوع « الفواقد » المائية نتيجة انشاء المجارى المائية المقترحة فى مناطق صحراوية ، إذ ليس لدينا فائض من المياه لإهداره فى هذه المناطق .

– أن ما تم من عمل مجرى ملاحى – من الدرجة الأولى – بترعة الاسماعيلية ، بين القاهرة ومنطقة القناة ، ينبغى استكماله ، لحيويته وارتباطه بحركة النقل فى شرق الدلتا بصفة عامة ، خاصة بعد انشاء ميناء دمياط .

– ان المنتج المعد للتصدير – من المجتمعات الجديدة – يحتاج الى تحديد الطريقة المثلى لنقله ، سواء من ناحية عنصر السرعة ، أو عنصر رخص التكلفة .

– ان الضرورة تستلزم وجود تصور دقيق لوضع المصانع فى المجتمعات الجديدة ، خاصة فيما يتصل بقرب مناطق المواد الأولية ، وقرب المواصلات ، حتى تكون خطة التصنيع بهذه المجتمعات متكاملة العناصر .

– أنه فى شأن السياحة – بصفة خاصة – ينبغى تحديد مناطق الجذب السياحى ، أثرية وغيرها . مع اختيار وسيلة النقل التى يفضلها

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

السياح .

– أن حاجة المجتمعات الجديدة لا تستدعى حاليا – وإلى سنوات قادمة – استخدام النقل بالطائرات ، لأن الحركة بهذه المجتمعات لا تزال فى طور النشأة الأولى .

– أن إحكام خطة النقل فى المدن والمجتمعات الجديدة ، يستدعى اجراء دراسة اقتصادية عن مختلف وسائل النقل : البرى ، والنهرى ، والسكك الحديدية . مع تحديد مدى الافادة من كل وسيلة ، على ضوء مقدار التكلفة .

التوصيات

وعلى ضوء ما سبق جميعه ، يوصى بما يأتى :

توصيات عامة :

* ضرورة توفر نظام للمعلومات يكفل تقديم البيانات المتكاملة عن سير المخطط الاستيطانى الى جانب المخطط الانشائى .

* انشاء مخطط عام لهياكل النقل التى تربط بين المناطق الآهلة ومناطق التعمير ، كما تربط المناطق والمدن الجديدة بعضها ببعض حتى تبرز ملامح شبكات الطرق والنقل . وذلك بعد اجراء دراسات محددة متأنية تشمل تقدير حجم النقل واتجاهاته ومراحله الزمنية ، واختيار أنسب الوسائل للربط مع الشبكة العامة للنقـل من الناحيتين ، الفنية والاقتصادية .

* توجيه قدر أكبر من استثمارات التعمير فى هذه المدن ، لاستكمال البنية الأساسية ، واعداد الأراضى والتقاسيم ونماذج المساكن . مع اتخاذ الوسائل المناسبة لزيادة جذب القطاع الخاص والأفراد والجمعيات التعاونية للقيام بعملية البناء وتسويق المساكن ، وبذلك تتوفر موارد مالية وطاقة انشائية لمزيد من مشروعات النقل الكبرى المتكاملة ، ومشروعات الطاقة الكهربائية ، باعتبارها من عناصر التشجيع فى توفير ظروف أكثر ملاءمة لحركة الاستيطان فى هذه المدن .

* زيادة العناية – من جانب أجهزة الادارة المحلية – بابراز مخطط التقسيم الادارى خصوصا فى منطقتى غرب وشرق الدلتا ، ليتم ربط المجتمعات الجديدة فى نسيج متكامل . بما يؤدى الى احكام اعداد المخطط العام للنقل .

* التريث فى تنفيذ مشروعات انشاء أنظمة نقل سريعة تربط المدن الجديدة بالمدن الكبرى المجاورة ، حتى لا تتحول هذه المدن الكبرى الى (فنادق نوم) لقوة عمالة متحركة تتجه يوميا للعمل بالمدن الجديدة لتعود – آخر اليوم – للمدينة الكبيرة المكتظة .

النقل داخل المدن الجديدة :

* دراسة امكانات توفر الطاقة الكهربائية فى المدن الجديدة بصفة عامة ، الى جانب دراسة مدى مـــا يمكـن تحقيقه منـــــها لإنشـــاء « الترام » كوسيلة مواصلات داخلية فى بعض هذه المدن ، وكذلك مدى مواكبة انشاء هذه الوسيلة لعمر المدينة الاستيطانى .

* ضرورة المبادرة الى زيادة كفاءة شبكة الطرق فى المنطقة ما بين ميناء دمياط ومحافظات شرق الدلتا لخدمة المجتمعات الجديدة بصفة خاصة .

* ضرورة أن يشمل التخطيط للمستقبل اقامة خط سكة حديدية متكامل على مراحل لربط محور (القاهرة – غرب الاسكندرية – الساحل الشمالى الغربى) يتفرع من الخط الحالى عند الخطاطبة الى مدينة السادات فوادى النطرون فالنوبارية فالعامرية الجديدة فمدن الساحل الشمالى – حيث إن هذه المنطقة من مناطق الجذب الاستيطانى لانشاء نطاقات عمرانية ومدن جديدة – نظرا لما تحققه اقامة هذا الخط من استخدامات حيوية لهذه المناطق .

وذلك بعد اجراء دراسات الجدوى الاقتصادية الضرورية بحيث ترتبط استثماراته لجسامتها بسياسة واستثمارات التعمير ككل .

* النظر فى ارجاء انشاء وصلات ملاحية لتوصيلها بالمجارى الملاحية القريبة من المجتمعات الجديدة ، حيث ان حجم الحركة الحالى بها لايحتاج الآن لطاقة نقل هذه الوسيلة على أن تحجز أراض لهذه المشروعات بحيث لا يتم تنفيذها الا بعد أن يتضح مدى سير حركة الاستيطان فى المدن الجديدة .

* ان تتم دراسة انشاء مطار العامرية فى نطاق مخطط شامل للمطارات على المستوى القومى ، حيث إنه لن يقتصر على خدمة هذه المدينة .

السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية

ان النقل البحرى هو الوسيلة الرئيسية لنقل التجارة العالمية لرخص تكاليفه ، ولذلك تهتم جميع الدول - ولاسيما ذات الحجم الكبير فى صادراتها وارداتها - بأساطيلها اهتماما فائقا ، وتدعمها بمختلف وسائل الدعم فى اطار نظرة قومية واقتصادية تتلخص فيما يأتى :

- ضمان ملكية اسطول وطنى يكون قادرا على نقل تجارتها الخارجية .

- تحقيق القدرة على عدم التأثر بما قد يحكم النقل البحرى الدولى من ظروف الاحتكار الدولى .

- ما يتحقق من عائد مباشر او غير مباشر لصالح ميزان مدفوعات الدولة فى صورة نولونات نقل التجارة الخارجية بالنقد الاجنبى .

- ما تحققه تلك الاساطيل من فرص عمل للمواطنين ودخل قومى للدولة يساعد على تدعيم اقتصادها .

لذلك فقد حرص المجلس فى دوراته السابقة على الاهتمام بدراسة الموضوعات المتعلقة بالموانى المصرية ومستقبلها فى عام ٢٠٠٠ والاسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠ وسياسة وتطوير ورفع كفاءة الموانى ومستقبل صناعة السفن .

ولكى تستطيع الاساطيل الوطنية تحقيق الاهداف المشار اليها ، فلا بد لها من تنشيط الخدمات الملاحية اللازمة لخدمتها وخدمة البضائع التى تحملها ، مع تطويرها وتطوير نشاطات الخدمة الملاحية ليواكب كل منهما التقدم العلمى المطرد فى هذا المجال .

لذلك واستكمالا لتلك الدراسة اعد المجلس هذا التقرير .

ويمكن تقسيم الخدمات الملاحية الى ما يأتى :

أولا : الاسطول الوطنى

تتجه سياسة الدولة الى العمل على تنمية الاسطول الوطنى وتطويره الى احدث ما هو منتج ومستخدم عالميا فى النقل البحرى لتؤمن نقل تجارتها الخارجية ، ولاسيما نقل احتياجاتها الاستراتيجية من المواد التموينية ، وتؤمن نقل صادراتها . وللوصول الى ذلك انتهجت الدولة السياسة التى تحقق الاهداف الاتية :

× تنمية الاسطول المملوك للقطاع العام وتحديثه .

× تشجيع القطاع الخاص على تملك السفن من أى نوع وبأى حجم من الحمولة .

× انشاء شركات مشتركة فى اطار من أحكام قوانين الاستثمار .

وقد تم تعديل التشريعات بما يحقق هذه الاهداف الثلاثة .

وكان من نتيجة ذلك أن زاد نشاط القطاع الخاص فى تملك السفن وان لم يبلغ القدر المستهدف ، نتيجة احتياج هذا النشاط الى رؤوس اموال كبيرة غير متاحة للقطاع الخاص . وحتى لو اتيحت له فإنه يفضل استثمارها فى انشطة اقتصادية اخرى بسبب قلة عائد هذا الاستثمار فى الوقت الحالى لتأثير مشكلة ديون العالم الثالث على حجم التجارة الدولية .

وقد حققت هذه السياسات نموا فى عدد السفن وفى حمولتها الكلية الساكنة ، فقد كانت فى ٣٠ / ٦ / ١٩٨٠ : ٧٠ سفينة حمولتها الكلية : ٥١٩,٩٤٣ طن ، فصارت فى ٣٠ / ٦ / ١٩٨٨ : ١٣١ سفينة حمولتها الكلية : ١,٣٣٦,٦٧٨ طن .

ومن بين سفن الاسطول سفن احدث واكبر حجما ، يمتلك منها :

– شركات القطاع العام ٤٠ سفينة ، مجموع حمولتها الكلية الساكنة ٣٩٨,١٧٠ طن / ٩٨٨ راكبا .

– والشركات الاستثمارية التى يملك معظم رؤوس اموالها قطاع النقل البحرى ١٢ سفينة ، مجموع حمولتها الكلية الساكنة ٤٣٥,٧٧٢ طـــن .

– والشركات الاستثمارية بالمشاركة بين رأس المال المصرى والاجنبى تمتلك سفينتى ركاب وثلاث سفن بضائع عامة وناقلة حبوب .

وقد ترتب على تنمية الاسطول الوطنى أن اصبحت مصر تملك اسطولا يوفر احتياطيا استراتيجيا وقوميا يحقق للدولة قدرة مواجهة الظروف الاقتصادية العالمية فى تأمين نقل تجارة مصر الخارجية ، وذلك بشرط الاستمرار فى تحديثه وتنميته بالقدر الذى يتناسب مع تطور حجم التجارة الخارجية للدولة .

ولذلك فانه من الضرورى انتهاج السياسة الآتية :

– نقل اكبر قدر ممكن من البضائع المتاحة للتجارة الخارجية للدولة على الاسطول الوطنى لتحقيق قدرة تشغيله اقتصاديا .

– اعفاء الشركات الملاحية من الضرائب ، او منحها خفضا خاصا فى نسب الضرائب التى تطبق عليها .

– اعفاء مستلزمات السفن المستوردة ، والتى ليس لها نظير من الانتاج المصرى ، من الجمارك .

– سداد مستحقات شركات الملاحة الوطنية من النولونات المستحقة على الدولة بأسرع وقت لتوفير السيولة اللازمة لها ، لان تأخير اجهزة الدولة فى السداد للمدد التى تتجاوز ستة اشهر يلحق الضرر بشركات الملاحة .

ثانيا : الموانى المصرية

× من المعروف ان النقل البحرى أهم وأرخص وسيلة لتبادل التجارة الخارجية التى يزدهر بازدهارها الاقتصاد القومى ، وتمثل الموانى مكونا رئيسيا من مكونات النقل البحرى التى ترتبط عن طريقها الدولة بالدول الاخرى التى تتعامل معها تجاريا .

ولذلك فانه من الضرورى توسيع الموانى وتطويرها لتساير تطور حجم التجارة الخارجية للدولة وتنوعها ، وايضا تطوير طرق النقل الداخلى بالدولة ووسائله ، حتى لا تتكدس البضائع بالموانى ، او تضطر بعض السفن الى الانتظار خارج الموانى لعدم توافر الارصفة المعدة لاستقبالها ، وما يلحقه ذلك من اضرار باقتصاد الدولة .

× وقد كلفت الدولة قطاع النقل البحرى باعداد خطة مدروسة لتطوير الموانى المصرية الحالية وانشاء « موانى » جديدة ليتناسب ذلك مع التطور المتوقع فى حجم التجارة الخارجية واتجاهاتها .

كما سبق ان قام المجلس – منذ سنوات – بتقديم دراسة متكاملة عن خطة الموانى المصرية حتى عام ٢٠٠٠ ، الا انه قدم فى السنوات الخمس الاخيرة العديد من الدراسات المماثلة من بيوت الخبرة المصرية والاجنبية لتقدير طاقة الموانى المصرية ومدى الحاجة الى تطويرها ، والى انشاء الموانى الجديدة اللازمة .

× خطة تطوير الموانى المصرية لاستيعاب الطاقة الحالية والمستقبلة :

قدرت اللجنة الفنية الاستثمارية للموانى – مؤخرا – ان حجم تجارة مصر الخارجية عام ٢٠٠٠ سيصل الى حوالى ٤٧ مليون طن ، الا ان بيوت الخبرة العالمية اختلفت فى تقدير هذا الحجم وتراوحت تقديراتها بين ٣٧ مليون طن / سنة ، و ٨٠ مليون طن / سنة .

ومن الثابت ان طاقة الموانى المصرية جميعها منذ عام ١٩٧٠ وحتى عام ١٩٨٠ لم تكن تتناسب مع حجم التجارة الخارجية للدولة لانها كانت ١٦ مليون طن ، بينما بلغ حجم التجارة الخارجية ٣٥ مليون طن . مما ادى الى تكدس السفن بالموانى ، وتحملت الدولة غرامات انتظارها الذى ترتب عليه ايضا رفع قيمة نولوناتها ، وخسرت مالا يقل عن ١٥ مليون جنيه مصرى سنويا ، مما دعا الى وضع خطتين لمواجهة الموقف :

احداهما عاجلة ، والثانية طويلة المدى .

خطة التطوير العاجلة

وكان الاساس فى هذه الخطة رفع كفاءة الموانى الرئيسية بزيادة كفاءة أرصفتها الموجودة وانشاء « موانى » جديدة ، وتطوير الممرات المائية ، وزيادة مساحات التخزين وطاقاته ، واستخدام احدث معدات الشحن والتفريغ الآلى ، وتدريب العمالة اللازمة لاستخدامها بصورة مكثفة ، وانشاء صوامع غلال ، والتصريح باستخدام صوامع أسمنت .

كما روعى انشاء محطة للحاويات بالاسكندرية على احدث مستوى من المعدات ، وبذلك تنخفض ما تتحمله الدولة من غرامات التأخير .

الخطة طويلة المدى :

وتقضى بضرورة انشاء « موانى » اضافية ، واحدة فى الدخيلة لتكون مكملة لميناء الاسكندرية لخدمة اغراض الصناعة ، بالاضافة الى ارصفة تجارية ، وثانية فى الأدبية التى تعتبر امتدادا لها .

وقد دخل ميناء دمياط خط الانتاج فعلا ، وكذا ميناء الأدبية ، وتم تشغيل ميناء الدخيلة جزئيا ، ومن المنتظر الانتهاء من انشائها وتشغيلها بكامل طاقتها فى نهاية عام ١٩٩٠ .

ثالثا : الخدمات التى تؤدى للسفن والبضائع

وتنحصر هذه الخدمات فى الآتى :

نشاط الشحن والتفريغ :

وهو من أهم انشطة خدمات السفن والبضائع بالموانى ، وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ انخفضت مدة بقاء السفن بالميناء ، بما ينعكس اثره على تحديد مستويات النولونات ، وزيادة الطاقة الرأسية للموانى واقتصاديات تشغيل السفن .

وهذا النشاط مسئول ايضا عن سلامة البضائع أثناء الشحن والتفريغ والنقل لمخازن الايداع ، وكلما قل تعرض البضائع للتلف انخفضت قيمة التأمين عليها بالميناء .

وينقسم هذا النشاط الى نوعين هما :

– نشاط الشحن والتفريغ التقليدى .

– نشاط تداول الحاويات .

وقد سبق ان انشئت ثلاث محطات لذلك بالاسكندرية ودمياط وبور سعيد . وقد تم انشاء ما يلزم من طرق تربطها بكافة مدن الجمهورية ، وكذا السكك الحديدية اللازمة ، مع الاخذ فى الاعتبار انه جار انشاء ما يأتى :

– جسر (كوبرى) المدخل من داخل ميناء الاسكندرية الى الطرق الرئيسية خارج المدينة .

– بالاضافة الى خطة انشاء جسر (كوبرى) يربط بين محافظتى بور سعيد ودمياط ، ويتحمل وسائل النقل الثقيل ، استعدادا لما سيلزم من تبادل خدمة الحاويات بين بور سعيد ودمياط فى مجال الترانزيت .

وقد تم استخدام الحاسب الآلى لتسجيل البيانات والمعلومات – التى لا يكفى فى تسجيلها العنصر البشرى وحده لضخامتها – فى محطة الاسكندرية ، ويجرى ادخاله فى محطة بور سعيد ، وسيتم ادخاله ايضا فى محطة دمياط .

وقد اكتسبت هذه المحطات سمعة عالمية طيبة ، وهى – بما حققته من معدلات خدمة تداول الحاويات – تعتبر فى حكم المعدلات العالمية .

ويقتضى الامر الاهتمام بانشاء محطات للحاويات بالداخل ، فى مراكز متوسطة لمصادر الانتاج للتصدير او الاستهلاك ، بالنسبة للبضائع الواردة داخل حاويات ، على ان تكون هذه المراكز مهيأة للتعامل مع محتوياتها جمركيا ، لتنمية هذا النوع من النقل وتسهيل التعامل معه .

نشاط التخزين :

يعتبر نشاط التخزين الجمركى احد الانشطة الاساسية فى خدمة البضائع الصادرة من الموانى والواردة اليها .

اما تخزين البضائع المصدرة ، فلتوفير الشحنات اللازمة لحمولة السفن دون توقف .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

واما تخزين البضائع الواردة ، فلحين اتمام اصحابها الاجراءات اللازمة للافراج عنها جمركيا ، مع توفير الفرصة لاصحاب الشأن لتوفير وسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانى ، حتى لا تتكدس الارصفة بالبضائع .

ومن الطبيعى ان هذا النشاط يتطلب توفير مساحات تكفى لاقامة المخازن اللازمة ، بانواعها الملائمة لتخزين انواع البضائع ، طبقا لما تتطلبه طبيعتها ، حتى لا تصاب بالتلف .

وتتولى شركات القطاع العام عمليات تخزين البضائع الواردة داخل الموانى ، الى حين اتمام اجراءات الافراج عنها جمركيا ، وتسليمها لاصحابها . وقد انشئت مخازن حديثة بميناء السويس ، ويجرى استكمال خطة مزاولتها لهذا النشاط بباقى الموانى التى ما زالت تنقصها اساليب التخزين الحديثة .

واما بالنسبة لمخازن الصادر ، فانه من الضرورى ان يتم وضع خطة لانشائها فى جميع الموانى المصرية ، لما يحققه ذلك من زيادة فى طاقة الارصفة ، وخفض مدد بقاء السفن بالموانى .

نشاط تموين السفن :

يوفر هذا النشاط الاحتياجات اللازمة من المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن ، وفى مقدمتها الاغذية « التموينات » .

وتقوم تجارة تموين السفن على توفير بضائع مستوردة من الانواع التى تقبل السفن على استخدامها ، وكذلك « تموينات » من المنتجات المحلية ، التى اكتسبت سمعة طيبة لدى ملاك السفن .

واهمية هذا النشاط ، انه فى حكم النشاط التصديرى وتجارة الترانزيت .

ويمارس هذا النشاط اساسا الشركة المصرية للتوريدات والاشغال البحرية ، بجانب العديد من الشركات الاخرى .

ولأثر هذا النشاط فى زيادة الدخل القومى ، حرصت الدولة على تنميته ، فرخصت له فى الاحتفاظ بايراداته من النقد الاجنبى ، لاستيراد احتياجاته لتموين السفن ، فى اطار من الرقابة الجمركية ، ومن خلال رقابة شركات التوكيلات الملاحية (القطاع العام) .

نشاط استصلاح السفن :

يقوم بهذا النشاط شركات متخصصة فيه ، حيث ان الكثير من السفن قد يتعطل بالموانى . كما ان الكثير من السفن يقوم باجراء بعض الاصلاحات والصيانة ، اثناء عمليات الشحن والتفريغ بالموانى ، توفيرا للوقت والتكلفة .

ونظرا لتطور بناء السفن ، فقد اصبحت عمليات الاصلاح لا تقتصر على البدن والآلات الميكانيكية ، بل امتدت الى اصلاح العديد من الاجهزة الالكترونية التى تستخدم فى تسيير السفن .

وقد توافرت امكانات هذا الاصلاح بميناء الاسكندرية ، وامتدت الى ميناء دمياط بقدر محدود بمستوى نشاط النقل فيها ، وبميناء بور سعيد وميناء السويس .

ولموقع مصر الجغرافى ، فانه من الممكن زيادة حجم عمليات اصلاح السفن بالموانى المصرية بالامكانات الموجودة حاليا ، اذا نجحت ادارة وحدة اصلاح السفن فى التسويق لعمليات الاصلاح الكبيرة لتتم فيها عمرات السفن الجسيمة والدورية ، ومما يساعد على نجاح هذا التسويق عرض اسعار منافسة لمناطق الاصلاح القريبة من مصر ، ومن بينها مالطة وقبرص .

وبذلك تصبح ترسانات بناء السفن واصلاحها مصدرا لجلب دخل اضافى للدولة بالنقد الاجنبى .

نشاط ربط البضائع :

ويقوم بهذا النشاط الشركة المصرية لاعمال النقل البحرى . اذ تتولى تأمين التجارة الخارجية للدولة وهى المختصة بربط بضائع الحكومة والقطاع العام ، وتتم عمليات الربط هذه على السفن رافعة العلم المصرى ، وما يزيد عن امكاناتها يتم ربطه على السفن الاجنبية .

وكلما زاد حجم البضائع التى تملك هذه الشركة ربطها فى سوق

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

النقل البحرى ، كانت قادرة على الحصول على نولونات مخفضة ، مما يحقق فى النهاية تخفيفا من عبء ميزان مدفوعات الدولة .

هذا بالاضافة الى توفير قدرات نقل البضائع من الموانى التى لا تتردد عليها السفن المصرية .

ويتم ربط بضائع القطاع العام والحكومى عند الاستيراد بنظام (فوب) وعند التصدير بنظام (سيف) وهذان النظامان يحققان زيادة فى حجم البضائع التى يتم ربطها بمعرفة الشركة .

والقطاع الخاص ليس ملزما بربط البضائع عن طريق هذه الشركة ، ولذلك يحسن ان تجتذبه بمنحه فرصا للنقل بأسعار مخفضة ، او منحه مميزات تشجعه على ربط بضائعه عن طريقها .

وقد ساد اتجاه جديد فى نقل البضائع متعدد الوسائط – بحرية وبرية – بأن يتم التعاقد على أن يشمل النقل بجميع مراحله البحرية والبرية ، وذلك يستدعى انشاء شركة تتولى القيام بهذا النوع من النقل .

نشاط الوكالة الملاحية :

ويتمثل هذا النشاط فى القيام بالاجراءات اللازمة لتمكين السفن الاجنبية من دخول الموانى المصرية ، وتكليف الجهات التى تقوم بالخدمات التى تلزم للسفينة او بضائعها ، مع القيام بسداد مستحقات كل هذه الاجراءات خصما من حسابات السفن لديها والتى تغذى من اموال ملاكها ، وبذلك تعتبر الوكالة الملاحية حاكمة لموارد الدولة من الموانى ، كما تتولى الرقابة على ما يستحق تحويله للخارج من النقد الاجنبى لصالح هؤلاء الملاك ، وتقوم شركات القطاع العام بهذا النشاط منذ عام ١٩٦٢ .

العمالة البحرية :

ساعد موقع مصر الجغرافى وما لديها من طاقة بشرية كبيرة على استثمار جزء من العمالة فى مجال الملاحة البحرية بتوفير انواع المهن المتصلة اللازمة لذلك محليا ، ولما يتاح تشغيله فى النشاط نفسه بالعالم الخارجى .

ولذلك فقد تم فى اطار خطة اعدت لتحقيق هذا الهدف تطوير التعليم والتدريب فى هذا المجال ليشمل كافة تخصصات النقل البحرى ، وقد اسفر ذلك عن توفير قاعدة من العمالة البحرية المتخصصة . على ان النظم المقررة بالنسبة لمنح جوازات السفر البحرية لم تتقدم بالدرجة التى تلائم هذه النهضة ، لانها تتيح منح الجوازات لكثير ممن تنقصهم الخبرة المتخصصة ، مما يقتضى اتخاذ اجراءات لتلافى هذا الوضع غير السليم ، تشجيعا للاقبال على استخدام العمالة المصرية بصورة اكبر بالاساطيل الاجنبية .

نشاط الترانزيت :

كان لموقع مصر الجغرافى المتميز على الخطوط الملاحية – التى تربط الشرق بالغرب – اثره فى تجهيز موانيها لممارسة نشاط الترانزيت لبضائع التجارة الدولية .

وهذا النشاط يعتبر مصدرا اضافيا للدخل القومى للدولة من التجارة الدولية ، واهم الانشطة فى هذا المجال نشاط استقبال الحاويات من السفن واعادة تصديرها على سفن اخرى الى الموانى النهائية لنقلها بما يتطلب تركيز الجهد فيه ، وقد بدأ القيام بهذا النوع من النشاط فى الوقت الحاضر لتوفير الامكانات فى المحطات الثلاث بالاسكندرية ودمياط وبور سعيد .

التشريعات البحرية :

ان قانون التجارة المصرى المعمول به حاليا صدر فى عام ١٨٠٧ ، وقد تم اعداد مشروع قانون للتجارة البحرية يساير ما هو سائد عالميا فى الوقت الحاضر ، الا ان هذا القانون لم تتخذ خطوات اصداره .

وقد خفف من آثار هذا الوضع ، انضمام مصر الى العديد من المعاهدات الدولية التى تحكم الانشطة البحرية ، الا ان هذا العلاج الجزئى غير كاف ، ومن ثم فقد اصبحت الحاجة ملحة الى ضرورة

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

اصدار القانون الجديد .

التوصيات

وعلى ضوء ما جاء بالتقرير المطول الذى ناقشه المجلس ، وما طرح بشأنه من اتجاهات وآراء – فانه يوصى بالآتى :

* ضرورة اصدار قانون التجارة البحرى المصرى المستحدث وفقا للمبادىء القانونية المعمول بها عالميا ، والمنصوص عليها بالمعاهدات الدولية المتقدمة .

* ضرورة الاستمرار فى تطوير إمكانات الشحن والتفريغ بالموانى المصرية ، وتزويدها بكل ما هو مستحدث من معدات تؤدى الى تحقيق زيادة طاقات الموانى رأسيا .

* الاهتمام بنشاط تموين السفن عن طريق توفير كافة الامكانات اللازمة له لاستقطاب السفن الاجنبية للتعامل مع الموانى المصرية فى جميع احتياجاتها ، وبالاسعار التى تحقق قدرة المنافسة مع الموانى الاجنبية .

* اهمية المنافسة مع مراكز اصلاح السفن الاجنبية بهدف استثمار الطاقات المتاحة ، لما يحققه ذلك من دخل بالنقد الاجنبى للدولة .

* الاستمرار فى تطوير محطات تداول الحاويات بكل ما يستحدث فى هذا المجال ، بما يجعلها فى اعلى مستوى للخدمة ويحقق لها قدرة جذب تجارة الترانزيت ، بالاضافة الى التعامل مع الحاويات الواردة برسم الداخل .

* ضرورة اشتراك قطاع النقل البحرى مع قطاع الجمارك والجهات الامنية لوضع نظام يحقق سهولة التعامل مع حاويات الترانزيت . مع ثبات هذه القواعد لفترات زمنية مناسبة يعلن عنها مقدما لتكون مصدر جذب لهذا النوع من التجارة .

* توفير كافة الخدمات المساعدة لنشاط الخدمات لقطاع النقل البحرى من وسائل الاتصال بالعالم الخارجى والداخلى . سواء اجهزة التليفونات او التلكسات او اجهزة ارسال الصور الضوئية تليفونيا ، وكذا احتياجاتها من وسائل الانتقال .

* الاهتمام بتخطيط العمالة البحرية بما يحقق لها المميزات التى تؤدى الى استخدامها بالاساطيل الاجنبية عن طريق عدم منح الجوازات البحرية الا لخريجى المراكز المتخصصة والمعتمدة من وزارة النقل البحرى . مع تنقية العمالة الحالية تدريجيا .

* ان الاعفاء الضريبى وسيلة لانجاح المشروعات ، الا ان هناك وسائل اكثر اهمية ، كالاخذ بالادارة العلمية ، وتحقيق الرقابة المالية ، مع إعمال الاسس المحاسبية السليمة .

* ضرورة الاهتمام بانشاء خطوط ملاحية داخل افريقيا ، اذ ان النقل الى دول افريقيا مرتفع الثمن . مما يجعل البضائع المصرية غير قادرة على المنافسة فى اسواقها .

* اعادة النظر فى توزيع حجم التجارة الخارجية على الموانى المصرية . اذ مازالت موانى دمياط والسويس وسفاجة تعانى من نقص فى حجم التجارة ، كما ان عدد الحاويات بالاسكندرية زاد عن الحد الاقصى ، فى الوقت الذى لم تنشأ فيه حاويات بميناءى السويس وبورسعيد .

* النص فى اتفاقيات الصفقات المتكافئة التى تعقد بين مصر والدول الاخرى على نقل ما لا يقل عن ٥٠ ٪ من هذه الصفقات على سفن مصرية ، وعلى حق مصر فى نقل حصة الجانب الآخر والتى لا يقوم بنقلها على سفنه الوطنية .

* التوسع فى عقد اتفاقيات ملاحية بين مصر ومختلف الدول التى لا ترتبط مصر معها باتفاقيات ملاحية لنقل ٥٠ ٪ من التجارة المتبادلة بينهما على السفن المصرية ، والمشاركة فى الاشراف على التنفيذ .

* النص فى اتفاقيات القروض على ما يرد فى إطار تلك الاتفاقيات من بضائع على السفن المصرية بالنسب التى يتفق عليها .

* محاولة الاتفاق مع الدول التى تمنح مصر بعض المنح ، على ان يتم نقل نسبة يتفق عليها من البضائع على السفن .

× على الشركة المصرية لاعمال النقل البحرى منح المصدرين والمستوردين من القطاع الخاص مميزات تشجعهم على التعامل من خـلالهـا .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

القسم الثانى :

التموين والتجارة الداخلية

الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها

المشكلة التموينية فى مصر من أهم الموضوعات التى تطرح نفسها بإلحاح على المستويين : الحكومى والشعبى ، وهو امر غير موجود الا فى بعض دول العالم الثالث ، التى تفوقها مصر علما وخبرة بل وموارد ، وما كان ينبغى ان تكون هذه المشكلة بهذا الحجم الذى هى عليه الآن ، والذى اضطرت معه الى إفراد وزارة مستقلة ذات اجهزة ومؤسسات وتنظيمات لمواجهتها .

وقد شهدت الحقبة الاخيرة نشاطا مكثفا فى ظل حملة واسعة تستهدف تحقيق الامن الغذائى ، واعلن فى هذا المجال عن مشروعات بلغت المئات ، برؤوس اموال قدرت بعشرات الملايين . غير ان هذا الامن الغذائى او الامن التموينى لم يتحقق بالقدر المأمول ، فمازال المواطن يعانى فى سبيل تحقيق الاستقرار التموينى لاسرته ، وسبب عدم الانتظام فى هذا المجال نوعا من الخلل والارتباك فى ميزانية الاسرة ، وهو أمر أحدث أثره اجتماعيا وسياسيا .

وتستهدف هذه الدراسة لتخفيف حدة المشكلة التموينية ، وتحقيق عدالة التوزيع ، وتوفير حاجات المواطنين - تحليل اسباب المشكلة التموينية ، وجوانب القصور التى تسببت فيها ، ووسائل العـلاج ، واقتراح تطبيقات عملية على مستوى مجموعات السلع المختلفة ، مع الاخذ فى الحسبان تقدير الاحتياجات حتى عام ٢٠٠٠ .

الفجوة الانتاجية :

الوفرة الانتاجية هى الأساس الأول لأى استقرار تموينى . ولما كانت الموارد الطبيعية المتاحة فى مصر تقصر عن انتاج وتوفير احتياجات المواطنين فقد وجدت فجوة فى كثير من السلع الغذائية ، من أبرزها : استيراد نحو ٦ مليون طن قمح ، ونحو ٢٥ . ١مليون طن من الذرة ، ونحو ١٣٦ الف طن من اللحوم فى عام ٨١ / ٨٢ . وقد ضمت الفجوة فى عام ١٩٨٠ جميع السلع الغذائية باستثناء الارز من مجموعة الحبوب ، والخضر والفاكهة . بينما كانت مصر مكتفية ذاتيا تقريبا من جميع السلع باستثناء القمح .

واتساع هذه الفجوة ومع عدم التحرك لمواجهتها انتاجيا ، يلقى بتبعات ضخمة على الاقتصاد القومى ويجعله باستمـرار فى موقف حرج . ويكفى ان نشير الى ان واردات القمح قد ارتفعت قيمتها من ٥٥٤ مليون دولار فى عام ١٩٧٠ الى نحو ١١٨٠ مليون دولار فى عام ١٩٨٠ .

تزايد حجم الاستهلاك القومى :

يتزايد حجم الاستهلاك القومى فى مصر بمعدلات كبيرة . ويرجع السبب فى ذلك الى عدة عوامل ، من اهمها :

- زيادة عدد السكان بنحو مليون نسمة كل عشرة شهور .
- الاستهلاك غير الرشيد الذى واكب سياسة الانفتاح الاقتصادى وادى الى ظهور فئات اجتماعية قادرة وغير واعية ، وظفت اغلب امكاناتها وقدراتها للاستهلاك ومزاحمة الطبقات الفقيرة على السلع والخدمات التى تنتجها الدولة .
- زيادة الفاقد الانتاجى الذى ظهر فى مراحل الانتاج والتداول للمحاصيل والسلع التموينية ، علاوة على الفاقد فى الاستهلاك المنزلى والعائلى الذى يصل الى نسب كبيرة .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

– تحولات النمط الاستهلاكى لفئات كبيرة كانت منتجة لغذائها فى القرى وأصبحت مستهلكة .

خلل السياسة السعرية :

التزمت الدولة بتثبيت مجموعة أسعار السلع الاساسية (الدقيق – الرغيف – الارز – الزيت – السكر) ، بينما طرحت مستويات سعرية للسلعة الواحدة ، الامر الذى جعل الطبقات القادرة لا تتوجه اختيارا الى ما يناسبها من سلع واسعار ، وزاد من التنافس على السلع ذات الاسعار المدعمة . وهناك امثلة صارخة لخلل السياسة السعرية تبرزها مقارنة سعر الارز بسعر السرسة ومقارنة سعر القمح بسعر التبن وغيرها .

عدم ثبات سياسات التوزيع :

اختلفت مناهج معالجة سياسة توزيع السلع الاساسية للمواطنين . فبينما تبنى البعض منهج السعى الى اطلاق حرية تداول السلع فى اطار مناسب ما بين سعر البطاقات والسعر الحر ، لجأ البعض الآخر الى تقييد توزيع السلع ، والاسترشاد فى توزيع كثير منها بالبطاقات التموينية .

سياسة الدعم :

ترتب على سياسة الدعم عدة اعباء تموينية واستهلاكية كبيرة ، كاضطراب التوزيع الناتج عن التنافس على السلع المدعمة ، والاسراف فى استهلاكها ، والاهمال فى مواصفاتها . ويكفى ان نشير الى ان الدعم الخاص بالسلع الغذائية قد وصل الى نحو ١,٥ مليار جنيه .

عدم دقة الاحصاءات :

لا توجد احصاءات دقيقة عن حجم الناتج وحجم الاستهلاك من السلع الغذائية وغير الغذائية على المستوى القومى ، علاوة على انه لا يمكن الاعتداد بالبيانات المتاحة عن حجم الاستهلاك القومى فى كثير من السلع .

أنظمة الاستيراد بدون تحويل عملة :

انتهجت الدولة – منذ منتصف السبعينات – سياسة الاستيراد بدون تحويل عملة ، وترتب على ذلك عدة ظواهر اقتصادية واجتماعية ألقت بظلالها الكثيفة على السياسة التموينية ، حتى لقد وصل الامر الى استيراد اللبن الحليب والزبادى وبعض انواع الخبز ، وتم التوسع فى استيراد بعض الفواكه التى تنتج محليا كالخوخ والموز ، وأصبح السوق يموج بسلع مختلفة وبأسعار عالية ، وامتدت موجة هذه الاسعار العالية من المستورد للمحلى .

ضعف الهياكل الأساسية للمرافق التموينية .

يقتضى تحقيق الامن الغذائى توفير مخزون امان من السلع الغذائية ، يكفل الامداد المستمر للسوق وتوفير احتياجات المواطنين . ومازالت مصر تفتقر الى سعات لتخزين السلع الرئيسية ، كما أن النقل فى بعض الاحيان يسبب الكثير من الاختناقات ، لعدم توفير هذه السعات التخزينية ومنافذ التوزيع .

ضعف أجهزة ومرافق التسويق :

بينما تلتزم شركات القطاع التموينى بعبء كبير فى مجال توزيع السلع على المواطنين ، فمازال تسويق احتياجاتها يخضع لتحكم الوسطاء والمقاولين لعدم وجود اجهزة ومرافق وسياسات تسويقية صحيحة وقوية . كما ان الشركات التابعة لهذا القطاع لا يتوفر لديها المرافق والاجهزة اللازمة وبالقدر المناسب ، سواء من حيث السعات التخزينية او وسائل النقل المجهزة او اجهزة التسويق القادرة على الوصول الى التعاقد مع المنتجين مباشرة .

التأثيرات الخارجية :

يتأثر الموقف التموينى – بالاضافة الى الاسباب السابقة – بعدة عوامل خارجية تؤثر على سياسات واسعار الاستيراد ، وعلى مدى وفرة السلع التى يتم استيرادها . ومن اهم هذه العوامل تذبذب الانتاج العالمى فى بعض المحاصيل والسلع الهامة ، والاتجاهات السياسية العالمية ، وارتفاع وانخفاض سعرالدولار .

الاستهلاك الحالى لمجموعات السلع التموينية وتدبير الاحتياجات منها .

مجموعة الحبوب :

وتشمل القمح ودقيقه والذرة الشامية والذرة الرفيعة والارز والشعير . ولا تتضمن هذه الدراسة الاحتياجات من الشعير نظرا لكونه الآن محصولا تصنيعيا ويشكل نسبة ضئيلة فى النمط الغذائى ، وفيما يلى عرض موقف كل منها :

القمح ودقيقه :

تطورت الاحتياجات الكلية من القمح (بما فى ذلك دقيق القمح مقوما بما يعادله من حبوب القمح) من ٤,٤٨ مليون طن فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٧,٤٢ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، وارتفعت فى عام ٨١ / ٨٢ الى نحو ٧,٨٧ مليون طن ، وهذا يعنى ان الاحتياجات الكلية من القمح قد زادت بمعدل سنوى قدره ٦,٥ ٪ فى خلال الفترة من ١٩٧٢ – ١٩٨٠ .

وترجع هذه الزيادة فى الاحتياجات بصفة اساسية الى الزيادة فى نصيب الفرد ، والزيادة فى عدد السكان . فقد تطور نصيب الفرد من حوالى ١٣٠ كجم فى السنة عام ١٩٧٢ الى نحو ١٧٠ كجم فى السنه فى عام ١٩٨٠ ، ثم الى نحو ١٧٩ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، وبلغ المعدل السنوى لزيادة نصيب الفرد ٣,٤ ٪ فى الفترة من ٧٢ – ١٩٨٠ .

وتشمل الاحتياجات جملة الاستهلاك الآدمى والتقاوى واحتياجات الصناعة (مثل : صناعة المكرونة وغيرها) والفاقد من القمح سواء فى صورة حبوب او غيرها . وبسبب هذه الزيادة الكبيرة فى الاحتياجات الاجمالية من القمح مع الجمود النسبى فى الانتاج القمحى المصرى – بلغ نحو ١,٦ مليون طن فى عام ١٩٧٢ ، وارتفع الى نحو ١,٨ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، اى بمعدل سنوى ١,٥ ٪ ، وانخفضت نسبة الاكتفاء الذاتى من ٣٦ ٪ فى عام ١٩٧٢ ، الى ٢٤ ٪ فى عام ١٩٨٠ ، والى ٢٦٪ فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

الذرة :

تضم الذرة الشامية المنتجة محليا والذرة الصفراء المستوردة لصناعة الاعلاف والذرة الرفيعة المنتجة محليا ، وتتمثل الاحتياجات من هذه المجموعة فى العديد من الاستخدامات ، منها : الاستهلاك الآدمى – الاستهلاك الحيوانى (سواء فى صورة اعلاف مصنعة او فى صورة مباشرة) – الاستهلاك الوسيط والذى يتمثل فى طلب الصناعة فى مجال صناعة النشا والجلوكوز واستخراج زيت الذرة .

وتجدر الاشارة الى ان نسبة ما يوجه الى الاستهلاك الآدمى من الذرة ليست معروفة على وجه اليقين فى الوقت الحاضر ، وان كانت كل الدلائل تشير الى ان نصيب الفرد من الذرة فى الاستهلاك المباشر يقدر بنحو ٢٥ – ٣٠ كجم فى السنة ، وهذا يعنى ان نحو ربع الانتاج المحلى من الذرة الشامية والرفيعة يوجه الى الاستهلاك الادمى ، والباقى يوجه الى الاستخدامات الاخرى ، خاصة الانتاج الحيوانى والداجنى . ويؤكد هذا الاستنتاج بحث ميزانية الاسرة الذى اجراه الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء فى عام ٧٤ / ٧٥ ، فضلا عن المشاهدات العامة للوضع الراهن .

وقد تطورت جملة الاحتياجات المحلية من الذرة بأنواعها من نحو ٣,٢ مليون طن فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٤,٥ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ٥,٢ مليون طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، أى بمعدل نمو سنوى قدره ٤,٤ ٪ فى الفترة من ٧٢ – ١٩٨٠ ، ونحو ٥ ٪ فى الفترة من ١٩٧٢ – ٨١ / ٨٢ .

ونظرا لزيادة الاحتياجات بمعدلات مرتفعة ، وبخاصة فى السنوات الاخيرة بسبب التوسع فى الانتاج الحيوانى والداجنى ، فقد انخفضت معدلات الاكتفاء الذاتى ، من حالة الكفاية الكاملة تقريبا فى اوائل السبعينات الى نحو ٨٦ ٪ فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ٧٦ ٪ فى عام ٨١/ ٨٢ ، وعلى ذلك بلغت الواردات نحو ١,٢٥ مليون طن فى عام ١٩٨٢/٨١ .

الارز :

وهو من السلع الرئيسية التى تعتمد عليها البلاد فى الوفاء باحتياجات الاستهلاك ، فضلا عن الفائض للتصدير .

وقد زادت الاحتياجات المحلية من الارز بدرجة كبيرة فى خلال عقد السبعينات ، اذ ارتفعت من ١,٢ مليون طن فى عام ١٩٧٢ ، الى نحو ١,٦ مليون طن فى عام ٨١ / ٨٢ (أرز أبيض) ، وذلك بسبب تزايد

عدد السكان ، ودخول قطاعات جديدة فى الاستهلاك ، وبخاصة فى الوجه القبلى ، وتطور نظام التوزيع وزيادة الدعم .

وقد ظل الانتاج المحلى جامدا فى خلال هذه السنوات حتى انكمشت الصادرات من نحو ٤٢٦ الف طن فى عام ١٩٧٢ ، الى مستوى هامشى للغاية بلغ نحو ٢٥ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

وقد تم تقدير الاحتياجات المحلية من الارز بافتراض ان نصيب الفرد يبلغ نحو ٣٣ كجم فى السنة – وهو مستوى كاف لاستهلاك الفرد ، مع الاخذ فى الاعتبار ما يستهلكه الفرد من الحبوب الاخرى ، وعليه ترتفع الاحتياجات الاجمالية من الارز الى نحو ١,٦٥٧ مليون طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ . وتجدر الاشارة الى ان نصيب الفرد يمكن ان يرتفع فى حالة ارتفاع الانتاج المحلى من الارز بمعدلات اعلى من نظيرتها للاستهلاك .

مجموعة البقول :

ان الانتاج المصرى من الفول بلغ ٣٦١ الف طن فى عام ٧٢ ، بما يوازى ١٥٠ ٪ من الاحتياجات فى نفس السنة ، وحقق فائضا للتصدير حيث تم فعلا تصدير ١١ الف طن . وقد شهدت السنوات الثلاث التالية لعام ١٩٧٢ انخفاضا كبيرا فى حجم الانتاج الذى لم يتجاوز ٢٣٤ الف طن فى عام ٧٥ ، ثم استمر فى الانخفاض ليصل الى ٢١٣ الف طن فى عام ١٩٨٠ . وتجدر الاشارة الى ان انتاج الفول قد قفز فى عام ٨١ / ١٩٨٢ الى نحو ٣٥٤ الف طن ، وحقق تغطية كاملة للاحتياجات المحلية .

وفى خلال السبعينات تطورت جملة الاحتياجات من الفول ، من نحو ٢٤٣ الف طن فى عام ١٩٧٢ الى اقصى كمية لها فى خلال تلك الفترة وهى ٣١٢ الف طن فى عام ١٩٧٥ ثم تناقصت بعد ذلك ، وبلغ المتوسط السنوى لجملة الاحتياجات المحلية نحو ٢٧٥ الف طن . وقد تراوحت نسبة الاكتفاء الذاتى من الفول بين فائض للتصدير وانخفاض فى الانتاج بلغ ٧٥ ٪ من الاحتياجات فى عام ٧٥ ، وبناء على ذلك تم سد العجز عن طريق الاستيراد .

العدس :

تعكس بيانات الانتاج المحلى والاحتياجات المحلية وضعا منفردا للعدس بين السلع الغذائية المنتجه محليا ، اذ اصبحت مصر معتمدة اعتمادا شبه كامل على الخارج فى الوفاء بالاحتياجات المحلية ، نظرا لتدهور الانتاج بمعدلات كبيرة فى خلال السبعينات ، حيث بلغ الانتاج فى عام ١٩٧٢ نحو ٥٤ الف طن ، يمثل نحو ٨٩ ٪ من الاحتياجات (٦١ الف طن) ، بينما بلغ الانتاج فى عام ٨١ / ٨٢ نحو ٦ الاف طن ، يمثل نحو ٩ ٪ من جملة الاحتياجات فى العام نفسه (٦٤ الف طن) . وهذا يعنى زيادة الواردات بدرجة اصبحت هى الاصل فى الاستهلاك المحلى.

وقد بلغت الواردات من العدس ٨٢ الف طن فى عام ٨١ / ٨٢ ، لمقابلة الاحتياجات المحلية ، وتعويض المخزون الاستراتيجى من هذه السلعة .

ونظرا لان هذه السلعة ذات محتوى بروتينى نباتى مرتفع ، فضلا عن تعود المواطنين عليها كوجبة غذائية مرغوبة وبخاصة فى فصل الشتاء – فقد راعت تقديرات الاحتياجات المحافظة على المستوى الذى وصله نصيب الفرد فى خلال السبعينات وهو ١,٧٥ كجم .

وبناء على ما تقدم ، فان جملة الاحتياجات من العدس قد تم تقديرها بنحو ٦٨ الف طن فى عام ٨٢ / ١٩٨٣ ، لتصل الى نحو ١٢٦ الف طن فى عام ٨٦ / ٨٧ .

السكر :

زاد الطلب على السكر محليا بمعدلات مرتفعة فى خلال عقد السبعينات لأسباب عديدة ، من اهمها : التطور فى عدد السكان وزيادة الدخل الفردى والسياسة السعرية ، فضلا عن التوسع الكبير فى الصناعات الغذائية ، وبخاصة فى المياه الغازية والحلوى وغيرها . وكانت مصر مكتفية ذاتيا من السكر حتى بداية السبعينات ، ثم بدأت عملية

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

الاستيراد على نطاق واسع ، اذ ارتفعت الكميات المستوردة منه من نحو ٣٦ الف طن فى عام ١٩٧٣ الى ٦٠٣ الف طن فى عام ١٩٨١ / ١٩٨٢ .

وقد تطورت جملة الاحتياجات سواء للاستهلاك المباشر او الاستهلاك الوسيط (فى الصناعات الغذائية المختلفة) من ٥٧٧ الف طن فى عام ١٩٧٢ ليصل الى نحو ١٠٢٩ الف طن فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ١٢٣٣ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، اى بمعدل نمو سنوى ٧,٥ ٪ فى خلال الفترة من ٧٢ – ١٩٨٠ .

وقد ظل الانتاج المحلى من السكر ثابتا تقريبا فى خلال تلك الفترة حيث تراوح بين ٥٠٢ الف طن فى عام ٧٥ كحد ادنى ، ونحو ٦١٨ الف طن فى عام ٧٧ كحد اقصى . وبناء على ذلك تدهورت نسبة الاكتفاء الذاتى من اكتفاء ذاتى كامل فى عام ٧٢ (١٠٠ ٪) الى نحو ٥٧ ٪ فى عام ٨٠ ، والى ٥١ ٪ فى عام ٨١ / ٨٢ ، وهذا يعنى ان مصر تعتمد على الخارج فى استيفاء نحو نصف احتياجاتها الكلية فى الوضع الراهن ، الامر الذى يستدعى ضرورة تطوير الطاقة الانتاجية المحلية من السكر بمعدلات أعلى ، للارتفاع بدرجة الاعتماد على الانتاج المحلى .

وبدراسة نصيب الفرد من السكر ، يتضح انه ارتفع من نحو ١٧ كجم فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٢٨ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، وهذا المعدل يعتبر من اعلى المعدلات فى الدول النامية .

مجموعة الزيوت :

تضم هذه المجموعة الزيوت النباتية التى تستهلك مباشرة فى الغذاء مثل : زيت بذرة القطن وزيت فول الصويا ، والمسلى النباتى وغير ذلك ، كما تضم البذور الزيتية التى قد تستخدم فى الاستهلاك المباشر او فى الاستخدام الصناعى مثل : السمسم والفول السودانى وعباد الشمس .

وتجدر الاشارة الى ان مصر كانت مكتفية ذاتيا من الزيوت فى عام ١٩٦٠ ، وتدهور هذا الوضع الى نسبة اكتفاء ذاتى تقدر فقط بربع الاحتياجات تقريبا فى عام ١٩٨٠ .

ويرتبط انتاج الزيوت فى مصر – بصفة رئيسية – بانتاج بذرة القطن التى تعتمد على المساحة القطنية . وقد انخفضت هذه المساحة من نحو ٢ مليون فدان فى عام ١٩٦١ الى نحو ١,١ مليون فدان فى الوقت الحاضر . وعلى ذلك فقد انخفض انتاج الزيوت من ١٣٦ الف طن فى عام ٧٢ الى نحو ١٠٦ الف طن فى عام ١٩٨٠ .

ومن المشاهد التوسع الكبير فى الاحتياجات المحلية من الزيوت ، اذ بلغت نحو ٢٦٣ الف طن فى عام ٧٢ وارتفعت الى نحو ٤١١ الف طن فى عام ١٩٨٠ ، أى بمعدل نمو سنوى ٥,٧ ٪ ، وذلك بسبب تزايد عدد السكان ، وارتفاع نصيب الفرد لتعويض النقص فى منتجات الالبان من الزبدة والمسلى الطبيعى بعد ان ارتفعت اسعارها ارتفاعا كبيرا ، حيث تعتبر الزيوت والمسلى الصناعى البديل المباشر لهذه المنتجات ، وخاصة ان الدولة تدعم هذه المجموعة المستهلك .

وقد ارتفع نصيب الفرد من حوالى ٧,٦ كجم فى السنة فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٩,٧ كيلو جرام فى عام ١٩٨٠ ، وكان من الطبيعى فى ظل تناقص الانتاج المحلى من الزيوت وتزايد الاحتياجات المحلية ، ان ترتفع وارداتها من ١٢٧ الف طن فى عام ٧٢ الى نحو ٣١٤ الف طن عام ٨١ / ١٩٨٢ .

ونظرا لاهمية هذه المجموعة فى الغذاء ، فقد قدرت الاحتياجات على اساس ان متوسط استهلاك الفرد نحو ١٠,٥ كجم سنويا ، وهذا المعدل فى حدود القياسات المتعارف عليها من حيث الاحتياجات الضرورية للتغذية التى تبلغ ٣٠ جرام للفرد فى اليوم . وبناء على هذا التقدير يرتفع نصيب الفرد من الزيوت الى نحو ٥٢٧ الف طن فى عام ١٩٨٧/٨٦ .

اما فى البذور الزيتية ، فيعتبر السمسم احدى السلع الغذائية التموينية ، اذ يستخدم فى صناعة الحلوى الطحينية واستخراج الزيت والطحينة والاستهلاك المباشر كبذور . وقد تدهورت معدلات الاكتفاء الذاتى من السمسم نظرا للانخفاض المستمر فى الانتاج المحلى وزيادة

الاحتياجات ، اذ بلغت نسبة الاكتفاء الذاتى منه حوالى ٣٠ ٪ فى عام ١٩٨٠ .

وبناء على ما تقدم ، فان جملة الاحتياجات ترتفع من نحو ٤٠ الف طن ، لتصل الى نحو ٥٤ ألف طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ . .

مجموعة البروتينات الحيوانية :

وتضم هذه المجموعة اللحوم الحمراء واللحوم البيضاء (لحوم الدواجن) والاسماك والبيض والالبان ومنتجاتها . وتعتبر هذه المجموعة حيوية فى الغذاء ، كما ان زيادة ما يستهلكه الفرد سنويا منها يعتبر مؤشرا على زيادة دخله .

وقد تزايدت الاحتياجات المحلية من هذه المجموعة بدرجة لم يساير معها المعروض محليا من الانتاج المحلى والمستورد حجم الطلب الفعلى ، وهو أمر أدى إلى زيادة كبيرة فى اسعارها . وترجع زيادة الطلب الفعال الى : زيادة الدخل الفردى الحقيقى والتحضر وزيادة عدد السكان .

وقد زادت الاحتياجات المحلية من اللحوم الحمراء من ٣٣٥ الف طن فى عام ٧٢ الى نحو ٤٦٤ الف طن فى عام ٨٠ ، والى نحو ٥٢٦ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، أى بمعدل زيادة سنوى ٤,٢ ٪ فى خلال الفترة من ٧٢ – ١٩٨٠ ، و٤,٦ ٪ فى خلال الفترة من ١٩٧٢ – ٨١ / ١٩٨٢ . وفى هذه الفترة نفسها ارتفع الانتاج المحلى من اللحوم الحمراء من نحو ٢٩٦ الف طن عام ١٩٧٢ الى ٣٥٤ الف طن عام ١٩٨٠ ، بمعدل نمو قدره ٢,٢٦ ٪ سنويا . وخلال هذه الفترة تم سد الفجوة التى بلغت ٣٩ الف طن فى عام ٧٢ ، زادت الى نحو ١٦٤ الف طن فى عام ٨١ / ٨٢ (بما فى ذلك الحيوانات الحية ١٠٣ الف رأس) عن طريق الاستيراد . وعلى ذلك تدهورت نسبة الاكتفاء الذاتى من ٨٨ ٪ فى عام ٧٢ الى نحو ٦٩ ٪ فى عام ٨١ / ٨٢ .

وقد تطور نصيب الفرد من اللحوم الحمراء حتى وصل إلى نحو ١١ كجم فى عام ٨٠ ، وإلى ١٢ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

وقد سايرت المجموعات الاخرى من لحوم الدواجن والبيض والاسماك والالبان ، نفس اتجاه اللحوم الحمراء من حيث زيادة نصيب الفرد وزيادة الواردات ، فاتجه تقدير الاحتياجات فى خلال سنوات الخطة الى التوسع فى استهلاك اللحوم البيضاء والاسماك كبدائل للحوم الحمراء . وبناء على ذلك فان تقديرات الاحتياجات تحاول تثبيت نصيب الفرد من اللحوم الحمراء حول ١٢كجم فى السنة ، وذلك بوضع سياسات منها: توفير البدائل البروتينية . ووفقا لذلك قدرت الاحتياجات من اللحوم الحمراء فى خلال ٨٢ / ٨٣ بنحو ٥٤٤ الف طن ، ترتفع الى نحو ٦٠٢ الف طن عام ٨٦ / ١٩٨٧ . وتجدر الاشارة الى ان عدم تنفيذ هذه السياسات يعنى زيادة كبيرة فى اسعار اللحوم الحمراء .

اما لحوم الدواجن ، فتشير التقديرات الى ان نصيب الفرد منها يتراوح ما بين ٣ – ٣,٥ كجم فى السنة .

وبالنسبة للبيض فمن المستهدف رفع نصيب الفرد الى ٦٨ بيضة فى عام ٨٦ / ٨٧ ، وبذلك تبلغ جملة الاحتياجات نحو ١٤٣ الف طن من البيض .

وبالنسبة للاسماك ، بلغ نصيب الفرد منها حوالى ٣ كجم فى السنة فى بداية السبعينات ، وارتفع الى نحو ٤,٧ كجم فى السنة فى عام ١٩٨٢/٨١ . وتعد الاسماك من المصادر الغنية بالبروتين ، وتعتبر اقل تكلفة نسبيا من مصادر البروتين الحيوانى الاخرى .

وتعتبر الالبان ومنتجاتها من السلع الحيوية لغذاء الانسان وبخاصة الاطفال . وقد ارتفع متوسط نصيب الفرد منها من نحو ٤٩ كجم (معادل لبن طازج) فى أوائل السبعينات الى نحو ٥٦ كجم فى نهايتها ، أى بمعدل نمو ٢ ٪ تقريبا . كما ارتفعت جملة الاحتياجات من نحو ١,٦ مليون طن فى اوائل السبعينات الى نحو ٢,٦ مليون طن فى نهايتها ، بمعدل نمو سنوى بلغ ٤,٨ ٪ ، بينما زاد الانتاج المحلى فى نفس الفترة بمعدل منخفض بلغ ١,٥ ٪ سنويا . وهو امر انخفضت معه درجة الاكتفاء الذاتى من كفاية شبه كاملة (٩٩٪) فى اوائل السبعينات الى نحو ٨١ ٪ فى نهايتها . ومن المقدر ان يرتفع نصيب الفرد من الانتاج

المحلى من نحو ٥٩ كجم – فى الوقت الحاضر – ليصل الى نحو ٦٥ كجم فى سنة ٨٦ / ١٩٨٧ ، وهو امر يعكس تحسنا فى النمط الغذائى . وبناء على ذلك فمن المتوقع ان تصل جملة الاحتياجات فى تلك السنة الى نحو ٣٢٦٣ الف طن من الالبان (معدل لبن طازج) .

مجموعة الخضر :

تعتبر مجموعة الخضر من المجموعات الغذائية الرئيسية والحيوية فى غذاء الانسان ، ويعتبر ارتفاع نصيب الفرد المصرى السنوى من الخضر احدى السمات الرئيسية المميزة له عن الدول النامية ، فهى من المجموعة الواقية الغنية بالفيتامينات والأملاح وغيرها .

وهناك العديد من المشاكل فى التقدير الحقيقى لنصيب الفرد من الخضر ، وتنتج معظم هذه المشاكل من الفاقد التسويقى فى هذه المجموعة . وتختلف تقديرات هذا الفاقد من دراسة لأخرى ومن نوع الى آخر داخل هذه المجموعة ، فتشير بعض التقديرات الى ارتفاع هذا الفاقد الى نحو ٥٠ ٪ فى بعض الخضر الثمرية مثل الطماطم ، وانخفاضه الى نحو ١٥ ٪ فى البطاطس وغيرها .

كما تشير التقديرات الدولية الى أن نسبة الفاقد فى هذه المجموعة لا تقل عن ٢٠ ٪ فى الدول النامية ، ومنها مصر . ويعتبر تطوير النظام التسويقى بما يقلل الفاقد من أهم السياسات التى يجب ان يسعى اليها المجتمع المصرى ، فتقليل الفاقد بالاضافة الى أنه يوفر كمية اكبر للاستهلاك والتصدير – وهو فى صالح المنتج والمستهلك ، اذ يرفع من عائد المنتج ويؤدى الى خفض الأسعار للمستهلك .

وتشمل الخضر مجموعات متباينة من الزروع ، منها مجموعة الخضر مثل : الطماطم والبطاطس والبطاطا والقلقاس ، ومنها ما يستهلك كفاكهة ، مثل : البطيخ والشمام ، ومنها ما هو ثمرى وما هو ورقى ، كما تشمل البصل والثوم .

وقد قدر نصيب الفرد من البطاطس بنحو ١٨,٤٠ كجم فى سنة ٨٢/٨١ ، وينتظر ان يرتفع الى نحو ٢٨,٣٠ كجم فى عام ٨٦/ ١٩٨٧ .

وبناء على ذلك فان الاحتياجات الكلية من البطاطس تقدر بنحو ١٤٢٠ الف طن من عام ٨٦ / ٨٧ . ومن المعروف ان مصر تصدر حاليا نحو ١٤٠ الف طن من البطاطس .

اما نصيب الفرد السنوى من الخضر ، فبلغ نحو ١٥٩ كجم فى عام ٨١ / ٨٢ ، ومن المتوقع ان يبلغ نحو ٢١٦ كجم فى عام ٨٧/٨٦ ، وبالتالى فمن المتوقع ان تصل جملة الاحتياجات الى نحو ١١ مليون طن.

مجموعة الفاكهة :

وتشمل سلعا متعددة مثل : الموالح بانواعها والبلح والتمر والعنب والمانجو وغيرها . وتعتبر مجموعة الموالح من اهم مجموعات الفاكهة ، سواء فى الانتاج او الاستهلاك .

والفاقد فى الفاكهة خلال تسويقها يعتبر كبيرا ، ولا توجد تقديرات دقيقة للاستهلاك المحلى منها ، وهناك احتمالات كبيرة لتطوير نظام التسويق المحلى والتصدير بما يقلل الفاقد فى مجموعة الفاكهة .

وقد قدر نصيب الفرد السنوى من الموالح فى عام ٨١/ ١٩٨٢ بنحو ١٦,٨ كجم ، ومن المتوقع ان يرتفع ليصل الى نحو ١٨,٤ كجم فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ ، وبذلك يرتفع الاستهلاك المحلى من الموالح من نحو ٧٤١ الف طن فى عام ٨١ / ٨٢ ليصل الى نحو ٩٢١ الف طن فى عام ٨٦ / ٨٧ . وتصدر مصر حاليا نحو ١٢٥ الف طن من الموالح .

وقد قدر نصيب الفرد من الفاكهة الأخرى (باستثناء البلح والتمر) بنحو ١٦,٢ كجم فى السنة فى عام ٨١ / ٨٢ ، ومن المقدر ان يرتفع الى نحو ٢٠,٥ كجم فى عام ٨٦ / ٨٧ ، أى أن جملة الاستهلاك سترتفع من نحو ٧١٤ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، الى نحو ١٠٣٠ الف طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ .

اتجاهات وآراء

ومن خلال مناقشة هذه الدراسة فى المجلس ، وبناء على ما جاء بتقرير تطوير انماط الاستهلاك ، برزت الاتجاهات والآراء الاتية :

– ان رفع الاسعار ليس سبيلا الى ترشيد الاستهلاك بالنسبة لكافة

السلع ، فالسلع الغذائية والضرورية للانسان لا يتأثر استهلاكها مهما زاد سعرها ، ومثال ذلك اللحوم الحمراء ، وذلك بعكس السلع غير الضرورية فان استهلاكها يتأثر بزيادة الأسعار . أى أن ترشيد الاستهلاك لا يكون بزيادة الأسعار على اطلاقها ، لكنه امر مرتبط بأهمية السلع ، وبالظروف الاقتصادية والاجتماعية السائدة .

– ان اتخاذ قرار سليم فى شأن التوسع فى زراعة الاصناف الفلبينية من الارز يقتضى تقييم هذه الاصناف تقييما اقتصاديا متكاملا يأخذ فى اعتباره تكاليف الانتاج زراعيا ، واحتياجاتها المائية وانتاجية الفدان ومعدلات التصافى واحتياجاتها التصنيعية .

– ان انتاج الدواجن والبيض عمليات انتاجية سريعة التنفيذ سريعة العائد ، وقد اصبحت شبه صناعية ومنتظمة ، ولا تحتاج الى استثمارات ضخمة ، ولكن تحتاج الى عمليات توجيه للاستثمار والمستثمرين .

– برغم اهمية توفير السلع الاساسية معبأة فى عبوات صغيرة ، مثل توفير اللحوم فى عبوات زنة ربع ، ونصف كيلو جرام بل وزنة ١٠٠ جرام فقط ، وايضا توفير عبوات ارز زنة ربع ونصف كيلو جرام – فان هذا الامر لم يتم حتى الآن .

– لا يمكن رسم اى سياسة بدون معلومات دقيقة وبيانات تفصيلية واحصاءات متتابعة عن عناصر هذه السياسة .

– توجد فى اغلب دول العالم منافذ البيع المتكاملة التى يجد فيها المستهلك كل حاجاته ، دون ان يضيع وقته سدى ودون معاناة . وقد لجأ بعض افراد القطاع الخاص الى اقامة هذه المنافذ ، ووجدت اقبالا من الجمهور ولقيت رواجا ، برغم عدم توافر السلع المدعمة فيها .

– لا ينبغى استيراد الذرة من الخارج ، لان اسعارها كثيرا ما تفوق اسعار القمح .

– نجحت الشركات الزراعية للمزارع الحديثة وبيوت البلاستيك ببعض الدول فى انتاج الخضر خلال الفواصل الموسمية التى يقل فيها المعروض بين العروات ، وفى الاستفادة من المزايا التصديرية التى تتيحها مثل هذه المزارع .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما برز خلال مناقشتها من اتجاهات وآراء – يوصى بما يلى :

أولا : فى مجال معالجة الفجوة الانتاجية :

* اهمية الالتزام باستصلاح واستزراع الاراضى الجديدة ، وبخاصة الاراضى المتاخمة للرقعة المزروعة ، حيث انها أقل تكلفة واسرع عائدا ، وذلك وفق برنامج زمنى ملزم على ضوء ما جاء بالخطة الخمسية وما يتلوها من الخطط .

ولعل اعادة انشاء وزارة لاستصلاح واستزراع الاراضى الجديدة ، تكون دفعة قوية فى هذا المجال .

* البدء فى استزراع مساحات مناسبة حول المدن الجديدة لتغذية واستقرار سكان هذه المدن والعاملين فيها ، ولتخفيف العبء الواقع على المدن القريبة منها ، وتصحيح الأساليب القائمة فى الانتاج والتوزيع .

* تطبيق الاساليب الحديثة فى استزراع الاراضى الجديدة والتوسع فى تطبيقها واختيار انسبها ، دون الاعتماد على الطرق التقليدية التى تقوم على التسوية وشق القنوات وانظمة الرى المستديم ، بعد ان ثبت نجاح طرق الرى الحديثة ، سواء الرى بالرش او الرى المحورى او الرى بالتنقيط فى زراعة اشجار الفاكهة والخضروات .

* زراعة الاصناف المبكرة النضج ذات الانتاج الوفير من المحاصيل المختلفة ، حتى يمكن زراعة ثلاثة محاصيل فى السنة فى الحقل الواحد، وبذلك تزيد المساحة المحصولية الى ١٧ مليون فدان . وبما ان سكان مصر سيحتاجون لحوالى ٢٢ مليون فدان محصولى ، فيجب استصلاح ما لا يقل عن مليونين من الافدنة من الصحارى والاراضى البور المتاخمة للوادى واراضى الواحات حيث تتوفر المياه الجوفية ، بجانب زيادة عائد المحصول الواحد ، وذلك بالزراعة فى المواعيد المناسبة والتسميد الكامل ومقاومة الآفات والحشائش .

* تطوير اساليب الزراعة المصرية تطويرا عصريا على ضوء ما جد من اقبال العمال الزراعيين على الهجرة من القرية ، وعدم كفاية مياه الرى فى بعض المناطق احيانا ، وما طرأ من تدهور الخصوبة فى بعض المناطق بتاثير ارتفاع مستوى الماء الارضى ونقص الغرين الذى كان يحمله ماء النيل ، وكلها امور تستدعى مراجعة شاملة لاساليب الزراعة المصرية بهدف احلال اساليب جديدة تتناسب والواقع المصرى الجديد ، وفى مقدمة هذه الاساليب :

– التوسع فى ادخال الميكنة الزراعية الحديثة المناسبة لظروف الحيازة الزراعية المصرية ، والاستفادة فى هذا المجال بتجارب رائدة فى كثير من دول جنوب شرقى آسيا واختيار أنسبها ، مع الحرص على صيانة وحداتها وترشيد استخدامها .

– الاستخدام الامثل للاسمدة والمخصبات الكيماوية ، سواء الاسمدة العادية او الاسمدة الورقية او المركبات التى تحتوى على اكثر من عنصر من العناصر المغذية الصغرى ، التى يحتاجها النبات لضمان كفاءة امتصاص العناصر المغذية الكبرى . وهذه المركبات هامة لزراعات الفاكهة والخضروات والنباتات المعمرة بشكل عام .

* مراجعة الاولويات الاقتصادية للتركيب المحصولى للدورة الزراعية فى مصر مراجعة تفصيلية ومن منطلقات واقعية وعملية ، تاخذ فى الاعتبار تكاليف الانتاج الزراعى وفقا للظروف الحالية والمزايا الاقتصادية النسبية للحاصلات الزراعية ، والربط بين هذه المزايا على مستوى الاقتصاد القومى وعلى مستوى المنتج الزراعى (الفلاح) بهدف تحقيق الاكتفاء الذاتى فى بعض المحاصيل التى يمكن فيها ذلك ، كما حدث فى الفول ، بوسائل من اهمها المعالجة السعرية .

ويمكن اتباع نفس الأسلوب بالنسبة للعدس والسمسم ، لتكون من المحاصيل التصديرية التى تسهم فى توفير النقد الاجنبى اللازم لاستيراد السلع او الحاصلات الزراعية الاخرى التى لن يمكن تحقيق الاكتفاء الذاتى منها ، وهو امر توضحه العلاقة بين الارز والقمح مثلا حيث يساوى طن الارز فى السوق العالمى نحو ٢ طن قمح تقريبا .

* التغلب على العقبات التى تواجه مزارع الدواجن والبيض القائمة ، سواء باستمرار توفير الاعلاف ومصادرها او باعفاء بعض مكوناتها من الجمارك او اقامة المجازر ، بما يتيح سرعة توفير النصاب الغذائى من البروتين للمواطنين وكسر حدة ارتفاع اسعار اللحوم الحمراء . على ان يقام ما يستجد من مزارع ومشروعات – فى هذا المجال – فى المناطق الصحراوية القريبة من المدن .

* تكثيف جهود القطاع العام والقوات المسلحة فى اقامة مشروعات الدواجن والبيض ، لما يتسم به دورهما فى هذا المجال من سرعة فى التنفيذ وحجم كبير فى الانتاج ، مما يسهم فى سد الحاجة الى البروتين الحيوانى باسعار مناسبة .

ثانيا : فى مجال السياسات التسويقية :

بالنسبة للتسويق الخارجى (الاستيراد) :

* دراسة الاسواق العالمية دراسة متانية فى ضوء تحديد الاحتياجات ، وتحديد أنسب فترات العرض وانخفاض السعر الملائم للتعاقد لكسر احتكارات الموردين .

* اللجوء الى التعامل المباشر مع الحكومات او المجالس السلعية فى الدول المصدرة واتحادات المنتجين دون الوسطاء .

* تطوير اجهزة هيئة السلع التموينية وهيئات القطاع العام الاخرى ، بحيث تقوم بالعمليات الاستيرادية مباشرة دون تعدد مراحل التنفيذ الداخلى .

* قصر استيراد هيئة السلع التموينية على السلع التموينية المباشرة دون السلع التى تعتبر مواد خام لصناعات اخرى كالشحوم اللازمة لانتاج الصابون وتركها لغيرها من الجهات المختصة .

× مراجعة نظام الاستيراد بدون تحويل عملة وتقييم آثاره الاقتصادية السلبية والايجابية بهدف ترشيده .

بالنسبة للتسويق المحلى :

* تطبيق نظام العقود طويلة المدى فى تسويق الانتاج المحلى ، وبخاصة فى السلع منذ بداية الانتاج كالطماطم والبصل والثوم ، مع

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

تحديد اسلوب لتعويض المنتجين فى الظروف غير العادية .

* انشاء شركات متخصصة فى تسويق وتجهيز بل والمشاركة فى انتاج السلع التموينية ، مع توفير مقومات نجاحها ، ومنها :

– ان يكون لها من القوة ما يمكنها من تمويل المنتجين وضمان تسويق انتاجهم .

– ان تقوم بالتعاقد مع المنتجين من القطاعين : العام والخاص مباشرة دون تدخل الوسطاء .

– ان تقوم بانشاء محطات واماكن للفرز والتعبئة والتصنيع ، وأن تتوسع فى منافذ التوزيع .

* الاهتمام بوسائل الحفظ والتخزين ، والتوسع فى اقامة الصوامع والثلاجات بما يكفل تحقيق مخزون استراتيجى ، وبخاصة من السلع التى يتم استيرادها كالقمح والدقيق ، واللحوم والدواجن والاسماك ، تجنبا لأية اختناقات وضمانا لانسياب وتدفق هذه السلع فى الاسواق ، مع العمل على انتشار سلاسل هذه المخازن والصوامع على امتداد الجمهورية ، وفى مواني الاستقبال المختلفة لتخفيف التكدس الذى يحدث فى المواني الرئيسية ، والحد من الاختناقات التى تحدث فى مرفق النقل .

ثالثا : فى مجال السياسات السعرية :

* النظر فى اعادة تكوين جهاز تخطيط الاسعار لدراسة ما يتعلق بالاسعار ، ومن ذلك :

• دراسة مستويات الأسعار والاجور والعوامل المؤثرة ، والمواءمة مابين الاسعار وعناصر التكاليف والانتاج وكل من السعر الاقتصادى والاجتماعى لمجموعات السلع المختلفة ، والاحتمالات المترتبة على أى قرار سعرى .

– امكان دراسة تثبيت الدعم عند حده الحالى بالنسبة لمجموعة السلع الاساسية ، على ألا يؤثر ذلك فى القاعدة العريضة من الجماهير.

• امكان ربط سياسة تسعير الحاصلات الزراعية التى يتم استيراد جانب منها بالاسعار العالمية ، بما يخدم تحقيق الدورة الزراعية المطلوبة فى مصر ، وبما يؤدى الى تشجيع الانتاج المحلى وتخفيض حجم الاستيراد وخفض التكلفة .

* ربط سياسة عدم اعلان تسعيرة جبرية لبعض الفواكه كالعنب والموالح التى ترتب عليها زيادة كبيرة فى اسعار تداولها بتنظيم غير مباشر من خلال منافذ البيع التابعة للقطاع العام فى الجمعيات الاستهلاكية ، بما يؤدى الى طرح هذه السلع بأسعار مناسبة للحد من الزيادة الكبيرة فى اسعار هذه السلع .

* ان يرتبط تحديد المستويات السعرية للسلعة بمواسم انتاجها . فالبطيخ مثلا ، له مناطق انتاج تختلف فى تواريخ انتاجها ، كذلك الخضروات كالبصل ، والطماطم ، والخيار ، تنتج فى عروات مختلفة ، الامر الذى يجب مراعاته – بجانب حجم انتاج كل منطقة – عند تحديد السعر .

* الاحتفاظ بمخزون كاف من السلع وبدائلها (كالصلصة بالنسبة للطماطم) ليطرح فى الفترات المتصلة بين العروات المختلفة كعامل منظم للأسعار .

رابعا : فى مجال الاستهلاك والارشاد التموينى :

* العمل على ترشيد الاستهلاك ، وتوعية المواطنين وتبصيرهم بظروف الاقتصاد القومى وبحجم التبعات الاقتصادية وبحجم الأعباء الاستيرادية .

* تعزيز اجهزة الارشاد التموينى تعزيزا علميا ومنهجيا ، بما يؤدى الى تعريف المواطنين بالوسائل الصحيحة لاستخدام السلع التموينية والمقادير والاحتياجات الاساسية .

* تطوير وسائل التعبئة والتغليف ، وتوفير السلع الاساسية معبأة فى عبوات صغيرة كلما كان ذلك ممكنا ، بحيث يجد كل فرد وأسرة ماينا سب استهلاكه اليومى ، فضلا عما فى ذلك من تسهيل لتداول السلع وتخفيف على منافذ التوزيع .

* قيام الارشاد التموينى بتوضيح البدائل السلعية المختلفة والمصادر التعويضية الغذائية وتبصير المواطنين بها ، وكذلك حث المواطنين على تقليل الفاقد ، او ترشيد استخدام الهالك فى الغذاء فى اغراض اخرى ، لتقليل الفاقد الفعلى على مستوى الاقتصاد القومى .

* تشجيع تكوين اتحادات المستهلكين لتوعية المستهلكين ، وخلق تيار قوى ضد الاتجاهات الضارة فى الاستهلاك ، وتنظيم حملات مقاطعة مستمرة تجاه مفتعلى الازمات ، ونشر الوعى الغذائى ، وتوضيح أهمية البدائل الغذائية المختلفة ، ومقاومة الشائعات التى يطلقها محترفو الازمات .

خامسا : الاهتمام بالاحصاءات وتقدير الاحتياجات والانذار المبكر :

* حيث يقوم العمل على الاستقراء وتحليل الاتجاهات السائدة فى مجال انتاج وتخزين السلع وما ينبغى اتخاذه من قرارات تجاه المؤشرات التى تعكسها هذه التحليلات ، لاهمية ذلك فى رسم سياسة تموينية صحيحة تتجنب الاختناقات وتضيق الفجوات ، وذلك بتوفير الامكانات اللازمة فى هذا المجال ، ويمكن الاستفادة من المؤسسات والمنظمات الدولية فى توفير المقومات والاجهزة اللازمة لتطوير هذا المرفق فى وزارة التموين .

سادسا : تطوير منافذ التوزيع :

* ضرورة تطوير منافذ التوزيع القائمة واللجوء الى منافذ البيع المتكاملة (السوبر ماركت) التى يجد فيها المستهلك كل حاجاته ، ولا يضيع وقته سدى وتقل معاناته من خلالها . مع تطوير انظمة البيع بحيث تختفى ظاهرة الطوابير المتعددة ، وتتم فيها المحاسبة النهائية على البوابة او فى نهاية كل قسم بما يكفل تبسيط التعامل .

سابعا : فى مجال اسواق الجملة :

* انشاء سوق داخل القاهرة الكبرى يرتبط بمنطقة من مناطق الانتاج المجاورة ، وكذلك فى المدن الكبرى ، على مساحات مناسبة وخارج الكتل السكنية بالمدن ، وأن تكون هذه الأسواق على ملتقى طرق مناسبة سهلة المداخل والمخازن ، مع توفير التجهيزات المخزنية المناسبة بهذه الاسواق ، وبخاصة موازين البسكول ووحدات التبريد والمخازن المعدة لمختلف انواع الخضر والفاكهة .

* الاهتمام بتوفير اجهزة الرقابة المناسبة على الاسواق وعلى المجازر باعتبارها اسواقا للجملة ولتجار التجزئة والجزارين .

ثامنا : فى مجال مجموعات السلع الغذائية :

القمح :

* الاهتمام بزيادة الناتج القومى من محصول القمح وذلك بالتوسع فى زراعة الاصناف مبكرة النضج غزيرة المحصول مثل صنف ستورك اس ومثل صنف سخا ٨ ، مع الاهتمام بالتسميد والرى ومقاومة الآفات مثل : المن والحشائش التى تشارك القمح فى غذائه وتقلل من إنتاجيته .

* ان تعاود الحكومة شراء الانتاج المحلى من القمح باسعار مقاربة لتكلفة الوحدة المستوردة منه ، تشجيعا للمنتج ، مع زيادة حوافز التوريد وذلك تلافيا لتوجيه هذا الانتاج الى الاستهلاك الحيوانى .

* توفير الاعلاف المركزة حرصا على توجيه القمح والدقيق والخبز لاغراض الاستهلاك الادمى . مع توجيه بعض الوفر فى واردات القمح الى استيراد الاصناف الخشنة منه والارخص سعرا لاستخدامها علفا ، بديلا للانتاج المحلى من القمح .

* توفير الصوامع والطاقات التخزينية التى تكفل الاحتفاظ بمخزون استراتيجى مناسب يحقق حدا لاستهلاك البلاد لا يتاثر باختناقات الشحن البحرى او تكدس الموانى او اختناقات النقل ، علاوة على وجوب الاحتفاظ بسعات تخزينية مناسبة .

الدقيق :

* زيادة الطاقة الانتاجية للمطاحن ، مع الاهتمام بالمعاملات الخاصة بالقمح والدقيق فيها ، وبخاصة اتمام جميع عمليات الغربلة والتنظيف .

* توفير الفنيين من الطحانين وعمال التشغيل بالمطاحن والذين

تعانى شركات المطاحن من نقص اعدادهم ، مع الاهتمام بعنصر التدريب فى هذا المجال .

* تشديد الرقابة على انتاج المطاحن وضمان مطابقته للمواصفات .

* تدبير السعات التخزينية المناسبه لتخزين الدقيق وتجهيزها تجهيزا عاليا بما يمنع تعرض الدقيق للامطار والاتربة وعدم تأثره بطول فترة التخزين نسبيا .

* الاستمرار فى طرح الدقيق الحر غير المدعم للمخابز التى تنتج الحلوى من العجين والتى تقوم بانتاج الاصناف المتميزة من الخبز .

* التوسع فى تعبئة الدقيق فى عبوات صغيرة سهلة التداول واستمرار توفيرها بالمجمعات ومنافذ التوزيع ، بما يدفع ويشجع على انتاج مصنعات الدقيق فى البيت بدلا من التركيز على المخابز العمومية ، وبخاصة بعد ان وجدت فى الفترة الاخيرة الصوانى الكهربائية الصغيرة التى تمكن ربة البيت من إنتاج الخبز اليومى لاسرتها وغيرها من مصنعات الدقيق .

الذرة :

- بعد أن أثبتت التجارب أنه من الممكن زراعة الأصناف المركبة الممتازة من الذرة مثل : جيزة ٢ او الهجين بيونير فى اوائل مايو مع التسميد الجيد وعدم التوريق او خف النباتات ، مما يزيد محصول الفدان من ٨ - ١٠ أردب الى ٢٠ - ٣٠ أردب ، فانه يقترح :

* تخصيص ما يتراوح بين ٨ - ١٠ ٪ من مساحة الارض المزروعة بالذره لتزرع بنبات هجين (سورجان مثلا) يصلح للعلف ويؤخذ منه ٣ - ٤ حشات فى الموسم الواحد ، على ان توجه الزيادة فى الانتاج لصناعة علف الدواجن والحيوان ، بدلا من استيراد حوالى ١,٥ مليون طن لهذا الغرض .

* العمل على ان تتضمن اتفاقات التكامل مشروعات تهدف الى التوسع فى زراعة الذرة الرفيعة فى السودان ، حيث تزرع على الامطار وتغل غلة اقتصادية . على ان يستخدم المحصول الناتج فى صناعة اعلاف الماشية والدواجن ، وهو امر يؤدى الى وجود فائض فى الذرة الشامى ، يمكن ان يخلط مع دقيق القمح بنسبة ٢٥ ٪ لإنتاج خبز ثبتت صلاحيته للاستهلاك الآدمى .

* تشجيع صناعة الأعلاف من المنتجات الثانوية للمحاصيل ومخلفات التصنيع بما يتيح امكان رفع الدعم عن الذرة المستخدمة كعلف للحيوان ، خاصة وان الانتاج الحيوانى نشاط استثمارى ، يجب ألا تستمر ممارسته عن طريق دعم موارده .

* استخدام الوسائل الحديثة فى تقشير حبوب الذرة الرفيعة قبل طحنها .

الأرز :

* الاستمرار فى احلال الأرز الممتاز المعبأ (سعر ١٤ قرشا للكجم) محل الأرز المخصوص المربوط على البطاقات وفى اطار الحصص ليشمل باقى المحافظات التى لم تطبق هذا النظام حتى الآن ، لخفض دعم الأرز الذى يتزايد عاما بعد عام ، ولترشيد الاستهلاك .

* الاهتمام بالاصناف الجديدة المبشرة ، وبخاصة الصنف « ريهو » الذى يشبه الاصناف العادية التى تزرع حاليا ، ويتماثل معها فى الطعم وفى مواصفات الطهى ، الامر الذى لن يؤثر على تذوق المستهلكين والذى تزيد انتاجية الفدان منه زيادة كبيرة عن الاصناف العادية ، بجانب زيادة معدلات تصافيه عن الاصناف القلبينية وعن الاصناف العادية .

- الاهتمام بالصادرات الى المنطقة العربية حيث تحقق فيها مصر ميزة نسبية تزيد على ٥٠ دولار تقريبا فى سعر الطن عن السوق العالمى .

* طرح رتب من الارز غير المدعم واطلاق تداولها للافراد ، تخفيفا للطلب على الارز المدعم ، وتلبية للطلب على هذه السلعة .

الفول :

* استمرار المراجعة السعرية للفول المسوق تعاونيا ، بما يكفل استمرار اقبال المنتجين على زراعته .

* العمل على استمرار تحسين اصناف الفول المزروعة ورفع انتاجيتها .

* التوسع فى طرح الفول المعبأ فى عبوات صغيرة بالمجمعات بأسعار غير مدعمة ، علاوة على ما يوزع استرشادا بالبطاقة .

* الاهتمام بالمجاريش ورفع كفاءتها وتصنيف انتاجها بحيث يمكن انتاج الفول المقشور والفول المدشوش (المنفصل الفلقتين) ، وانتاج مساحيق الفول لخلطات الطعمية والبصارة ، واستخدام القشر فى تغذية الماشية .

العدس :

* تحريك مواقع انتاج العدس – ما دام يزرع مستقاويا – الى الوجه البحرى بما يكفل التوسع فى زراعته ، وبخاصة بعد ان ثبت نجاحه وارتفاع انتاجيته فيه .

* المراجعة السعرية السنوية لمحصول العدس المسوق تعاونيا ، بما يكفل توفير المساحة المناسبة لزراعته وانتاجه .

* الاهتمام بمجاريش العدس تحسينا لمواصفات المطروح منه فى الاسواق ، ورفعا لمعدلات التصافى ، واستخداما لمشتقات انتاجه .

* انتاج مسحوق العدس للشوربة واضافة نكهات اللحوم او الدواجن اليها وطرحها بأسعار مناسبة .

– الى ان يتحقق الاكتفاء الذاتى من العدس ، يستورد العدس بدون جرش ، على ان يجرش محليا للاستفادة بمشتقاته ولخفض تكلفة استيراده .

الخضر :

* نشر الوسائل والاساليب الحديثة فى انتاج الخضر ، والتوسع فى اختيار الهجن والاصناف غزيرة المحصول مبكرة النضج والمقاومة للامراض والآفات .

* ربط التوسع فى انتاج الخضر بالاساليب الحديثة ، بمراكز التجميع والتسويق والنقل المجهز اللازم لنقل هذه الاصناف سريعة التلف وحتى لا يتكرر ما حدث فى العام الماضى بالنسبة للطماطم ، اذ زرعت الاصناف العالية الانتاج فى بعض المناطق – وفى بعض المساحات بالطرق الحديثة – مما ادى الى زيادة كبيرة فى انتاجيتها مع تعذر تسويقها ، وهو أمر ترتب عليه تلف واعدام كميات كبيرة منها ، ولم تتمكن شركات الصناعات الغذائية من استخدام هذا الانتاج الرخيص فى تصنيع الصلصة .

* التوسع فى ربط الصناعات الزراعية على المستوى المزرعى مما يتيح افضل سبل استخدام وتصنيع الخضر ، حيث يتم تدريجها وتخصيص الرتب العالية للتصدير ، وطرح الرتب المتوسطة طازجة للاستهلاك ، واستخدام الرتب الاقل فورا فى عمليات التصنيع والحفظ ، مع انتاج الوحدات الصغيرة الملائمة لمستويات الانتاج الزراعى فى مصر .

* تشجيع التعاونيات ، وكذلك تكوين اتحادات المنتجين المتخصصة فى مثل هذه الامور .

* ربط الشركات التموينية الموزعة باتحادات المنتجين وتعاونياتهم وبالشركات الزراعية المنتجة ، كسرا لحلقات التداول الكثيرة .

* تشديد الرقابة على اسواق الجملة ، ونشر سلسلة هذه الاسواق على منافذ المدن ، بدلا من تركيزها فى مكان واحد وتجهيزها بالمخازن المبردة والتجهيزات اللازمة للتخزين البسيط بها .

* اهتمام الشركات الزراعية باقامة المزارع الحديثة وبيوت البلاستيك بهدف انتاج الخضر فى الفواصل الموسمية التى يقل فيها المعروض بين العروات ، وللاستفادة من المزايا التصديرية التى تتيحها مثل هذه المزارع .

* قيام الشركات التموينية المتخصصة فى مجال التوزيع – بالعناية باقسام الخضر فى المجمعات والسوبر ماركت التى يجب ان تتوسع فى اقامتها ، وان يتم تجهيز هذه الاقسام تجهيزا مناسبا . كما يجب ان يشمل هذا النشاط فى الشركات التموينية تعبئة الخضر فى عبوات

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

مناسبة نصف او واحد كجم ، وتداول الخضر المنظفة والمجهزة تسهيلا على ربة البيت ، وكذلك طرح الخضر المجمدة فى غير مواسم انتاجها .

الفاكهة:

* التوسع فى زراعة وانتاج أصناف الفاكهة بكافة مناطق الاستصلاح . ويشكل الساحل الشمالى الغربى ومديرية التحرير وسيناء مجالات فسيحة للتوسع فى زراعة اشجار الفاكهة وفى زيادة انتاجها ، مع الخروج من اطار النمط التقليدى للاستصلاح والاستزراع ، واتباع الوسائل الحديثة للرى ، ويساعد على ذلك ان هناك شركات متخصصة فى انتاج هذه الوسائل بتكلفة مناسبة .

* الاستمرار فى موالاة تحسين اصناف الفاكهة وانتخاب الاصناف عالية الانتاجية المقاومة للآفات ، ومتابعة التطور العلمى الكبير بالنسبة لاكثر الأصناف باستخدام مزارع الانسجة للخلايا المرستيمية وتطبيقات الهندسة الوراثية .

* الاهتمام بالمشاتل الخاصة بانتاج شتلات الفاكهة ، وامداد هذه المشاتل بعيون الطعم والعقلة من الامهات المختبرة الخالية من الآفات الفطرية والمطابقة للمواصفات ، ومراقبة انتاجها . فالاستثمار فى زراعة اشجار الفاكهة استثمار طويل المدى ولا تظهر نتائجه الا بعد عدة سنوات ، وبالتالى يجب تركيز الاهتمام على نقطة البداية .

* استخدام اساليب التغذية الورقية بمجموعات المغذيات الصغرى والعناصر النادرة ، لما يتيحه ذلك من كفاءة الاستفادة من الاسمدة الازوتية والفوسفورية وباقى مجموعة العناصر المغذية الكبرى ، وبالتالى زيادة الانتاج .

* تطبيق الأساليب العلمية فى جمع وقطف الثمار وتحديد مواعيد قطفها ، وبخاصة الكمثرى والتفاح ، حفاظا على المجموعات الزهرية ، واستمرار كفاءة اشجارها فى معدلات الاثمار .

* توفير وسائل التدريج والتعبئة والتغليف وتجهيزات النقل المناسبة وفقا لاحتياجات الاسواق ، وان يلحق بوحدات التعبئة والتدريج صناعات العصير والمربات والحفظ فى تكامل تسويقى وتصنيعى .

* الربط بين جهات الانتاج ومنافذ التوزيع ربطا مباشرا تجنبا لتعدد حلقات التسويق والسمسرة ، وخاصة بين جهات القطاع العام .

* الاهتمام بتعاونيات واتحادات المنتجين ، لما تحققه من نشر للمفاهيم الصحيحة للانتاج والتسويق .

* رسم السياسة السعرية على اسس واقعية من حيث دراسة تطور تكاليف وتحقيق العائد المناسب ، على ان تبقى منافذ توزيع القطاع العام عاملا منظما لتيار الاسعار فى المجتمع .

اللحوم :

* ضرورة الاهتمام بزيادة اعداد الماشية الموجهة الى التسمين ، وذلك باتخاذ الاجراءات التالية :

- استيراد الابقار العشار ذات الغرض المزدوج : انتاج اللحم والالبان ، وقد اثبتت سلالات منها كفاءتها فى هذا المجال واقبل المواطنون على شرائها .

- ادخال السلالات العالية الانتاج مباشرة ، دون صرف الجهود الى رفع نسبة الدماء الفريزيان فى الابقار المصرية ، بعد ان اثبتت سلالات منها كفاءتها العملية فى التربية ، فى ظل ظروف البيئة المصرية .

- منع ذبح البتلو وتغذيتها وتسمينها حتى تصل الى الاوزان التى تحقق انتاجا من اللحوم يوازى خمسة امثال الناتج عند ذبحها صغيرة . مع تشجيع الفلاحين على تربيتها بتيسير القروض لهم ، على ان تسدد من ثمنها .

- معالجة ظاهرة العقم فى الجاموس المصرى ورفع كفاءته التناسلية ، واستخدام وتعميم وسائل التلقيح الصناعى .

- توفير الرعاية البيطرية الكاملة للثروة الحيوانية بوسائل منها : التطعيم الوقائى الدورى والحماية البيطرية فى المحاجر الصحية البيطرية، لمنع دخول أوبئة للبلاد ، وفحص الحيوانات الحية المستوردة بكل دقة قبل دخولها البلاد .

* التوسع فى مشروعات الانتاج الحيوانى فى الاراضى الجديدة المستصلحة لتحقيق المنفعة المتبادلة بين شقى التنمية الزراعية : الانتاج النباتى والانتاج الحيوانى . فالاراضى الجديدة بحاجة الى زراعة البرسيم – وبخاصة البرسيم الحجازى – بها لتثبيتها ، والماشية تتغذى عليها ، والمادة العضوية تؤدى الى سرعة وصول الاراضى المستزرعة الى الحدية الانتاجية .

* الاهتمام بصناعة تربية الماشية ، والاستفادة مما يضيفه العلم من اضافات جديدة فى هذا المجال ، لرفع كفاءة انتاج الماشية من اللحوم .

* ضرورة توفير الاعلاف باعتبارها العنصر الرئيسى فى تربية الماشية والدواجن .

* التوسع فى اسلوب تعاقد وحدات وزارة التموين المتخصصة ، بالتعاون مع اجهزة وزارة الزراعة بالمحافظات على استلام كامل انتاج مربى ماشية التسمين ، مع توفير الحصص المناسبة من الاعلاف للمربين المتعاقدين ، بشرط ان يكون تسليم الاعلاف مرتبطا بتسليم العجول المسمنة .

* الاهتمام باقامة المجازر المتطورة للاستفادة من كافة مخلفات ونواتج الذبح ، وتنظيم التداول فى هذه المجازر والرقابة عليها .

* الاهتمام بعمليات تجهيز وتشفية اللحوم وتدريجها وتعبئتها فى عبوات مناسبة لكل نوعية منها ، وعرضها بمنافذ التوزيع فى ثلاجات للعرض بالاسعار المناسبة لكل قطعة .

* التوسع فى انتاج اللحوم المصنعة ، وبخاصة المخلوطة بالفول الصويا ، مما يزيد فى حجم انتاج اللحوم ويخفف الطلب على اللحوم الحمراء الصافية .

* سد معدلات النقص فى اللحوم الحمراء حاليا عن طريق الاستيراد ، سواء الماشية الحية او اللحوم . وعند استيراد اللحوم يفضل المشفاة حتى يسهل اعادة تقطيعها وتعبئتها وتوزيعها معبأة .

الألبان :

* احلال سلالات الابقار ذات الغرض المزدوج : انتاج اللحوم وانتاج الالبان ، التى يصل انتاج البقرة الواحدة منها إلى نحو ٥٠٠٠ لتر او نحو ٥ طن ، فى حين ان اعلى معدلات الادرار فى الجاموس المصرى لا تصل الى ربع هذا الرقم ، وقد اثبتت سلالات منها تفوقا فى هـذا المجـال .

* رفع معدلات ادرار الجاموس المصرى وزيادة كفاءته التحويلية ، نظرا لارتباط الفلاح المصرى بتربية الجاموس لهذا الغرض .

* التوسع فى انتاج الاعلاف الخضراء على مدار العام ، بدلا من الاسراف حاليا فى استخدام البرسيم الاخضر . وقد اثبت نبات علف الفيل كفاءة كبيرة فى هذا المجال .

* ارشاد الفلاحين الى استخدام بدائل اللبن فى ارضاع البتلو توفيرا لفترة ادرار لا تقل عن شهر بالنسبة لكل ماشية ولود .

الدواجن :

– ضرورة قيام شركة الدواجن وغيرها من الشركات التى يجب ان تقوم فيها وزارة الزراعة بالتوسع فى انتاج الكتاكيت اللازمة للتوسع الانتاجى فى مجال الدواجن ، وان تكون من السلالات العالية ذات الكفاءة التحويلية المرتفعة والمقاومة لبعض الامراض المحلية .

* تقديم التسهيلات اللازمة لتشجيع الفلاحين على العودة الى تربية الدواجن فى بيوتهم ، بتوفير البطاريات الصغيرة التى يمكن وضعها فى احدى غرف المنزل وذلك بالتوسع فى انتاجها بأحد المصانع الحربية ، وخاصة تلك التى تتسع لخمسين فرخة بياضة على الاقل . حتى وان ادى الامر الى توزيعها بأسعار مدعمة وان يتم سداد ثمنها من عائد الانتاج . وعلى أن تقوم بنوك التنمية الزراعية بدور ملموس فى هذا الصدد .

* عدم قصر الاهتمام على تربية الدواجن ، وتوجيهه ليشمل الارانب والبط والدجاج الرومى ، مع توفير السلالات المناسبة من كل نوع ، والوسائل الحديثة لتربيتها كبطاريات تربية الارانب ، وان يسرى عليها ما يسرى على بطاريات الدجاج البياض ، والتوسع فى تربية البط قرب المجارى المائية والتعايش المزدوج للبط مع مزارع الاسماك .

* توفير الاعلاف والمركزات الخاصة بتربية الدواجن وتوفيرها على

مدى عروات الانتاج المختلفة ، وفقا لنوع التربية ، حيث تختلف عليقة البياض عن عليقة التسمين .

* توفير الامصال ووسائل الوقاية والعلاج لامراض الدواجن المتوطنة وتوفيرها بالوحدات الزراعية بالريف .

* التوسع فى اقامة المجازر والثلاجات الحديثة اللازمة لاستقبال الانتاج وتجهيزه فى مواقعه ، بما يكفل الاستفادة من كافة مخلفات الذبح ، وعدم التعرض لضغوط تجار الجملة .

* التوسع فى نظام تعاقد شركات القطاع العام مع منتجى الدواجن لتخليصهم من ضغوط تجار الجملة ، وضمان استمرار الانتاج على مدى العروات المختلفة طوال العام ، وتجنب الاختناقات او توقف الانتاج .

البيض :

* نشر وتوفير السلالات البياضة واحلالها محل السلالات المحلية التى لا يصل انتاجها من البيض الى نصف انتـاج السلالات المستوردة .

* توفير بطاريات الدجاج البياض والتى تتسع لنحو خمسين دجاجة بياضة ، وتشجيع الفلاحين على اقتنائها وتوزيعها باسعار مدعمة ، وسداد ثمنها على اقساط تسدد من عائد انتاجها .

* تشجيع مزارع انتاج البيض على مستوى المشروعات الكبيرة ، فهى علاوة على انتاج البيض تنتج اللحوم من الامهات التى يتم ابدالها تدريجيا فى دورة انتاجية مستمرة .

– توفير محطات جمع وتدريج البيض وتعبئته وحفظه ونقله الى منافذ التوزيع .

الاسماك :

* الاهتمام بتربية الاسماك بالنيل والبحيرات الداخلية ، وذلك عن طريق توفير زريعة من الاسماك المحلية وجلب زريعة من الاسماك المستوردة الجيدة .

* الاهتمام ببحيرة السد العالى التى تبلغ مساحتها مليون فدان ، واستجلاب زريعة مناسبة للنمو فى اعماق البحيرة ، مما يمكن من التوسع الرأسى فى استغلال البحيرة ، مع الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة باستخدام وسائل الصيد الحديثة .

* تطوير اساليب الصيد بصفة عامة .

* الاستفادة بالخبرة الاجنبية المتخصصة فى مجال الصيد ، بتشجيعها على الدخول فى هذا المجال فى اطار شركات مشتركة تتمتع بالمزايا الممنوحة لرأس المال العربى والاجنبى ، وتقوم بالصيد فى اعالى البحار ، علاوة على استغلال الشواطىء المصرية وفق ضوابط معينة منها ضمان حد أدنى من كميات الاسماك سنويا .

* الاهتمام بانشاء المزارع السمكية فى الاراضى البور ومزارع الارز والمصارف ، وتشجيع القطاع الخاص والفلاحين على خوض ذلك المجال بما يعمل على توفير الاسماك بمختلف انحاء البلاد .

* الاهتمام بتصنيع حصيلة الصيد وتعبئتها ، والاستفادة بالمخلفات فى انتاج علف الدواجن .

السكر :

* الارتفاع بكفاءة مصانع سكر القصب القائمة حاليا .

* التوسع فى انتاج البنجر ، وتشجيع دخول شركات الاستثمار فى هذا المجال .

* انتاج المركزات السكرية من الذرة بالتحليل المائى لنشا الذرة .

* مواجهة التزايد فى استهلاك السكر ، وذلك بوسائل منها :

– ترشيد الاستهلاك فى هذا المجال .

– اطلاق حرية تداول السكر بسعر غير مدعم لما زاد عن المقرر التموينى للفرد .

الزيت :

* التوسع فى زراعة المحاصيل الزيتية مثل : فول الصويا والسمسم وعباد الشمس صيفا ومحاصيل القرطم والروب شتاء ، على ضوء ما تقوم به اكاديمية البحث بالاشتراك مع الجامعات ووزارة الزراعة من دراسة غلة هذه الاصناف من الزيت لاختيار انسبها للدورة الزراعية الحاليـة .

تطور أنماط الاستهلاك الغذائى والآثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك

تتمثل اهم مظاهر المشكلة الغذائية بمصر فى ازدياد قصور الانتاج المحلى من الغذاء عن تلبية الاحتياجات المطردة منه ، وبخاصة فى خلال العقد الأخير . ففى خلال عشرين عاما (١٩٦٠ – ١٩٨٠) زاد مقدار الفجوة الغذائية فى السنوات العشر الاولى من نحو ١٥٠ الى حوالى ١٨٤ مليون دولار ، ثم تزايد فى العقد الثانى حتى ١٩٨٠ الى نحو ١,٩ بليون دولار ، أى الى ما يزيد على عشرة اضعاف ما كانت عليه هذه الفجوة فى عام ١٩٧٠ ، وبذلك وصلت قيمة الدعم الغذائى الى نحو بليونى جنيه .

تطور الانفاق الغذائى :

تتعدى نسبة المنفق على الغذاء ٦٠ ٪ من الانفاق الكلى للاسرة فى المتوسط ، بل تصل الى نحو ٩٠ ٪ بالنسبة للأسرة محدودة الدخل ، وذلك بسبب زيادة الاعتماد على الاستيراد بالاسعار المرتفعة للغذاء . وتمثل تلك النسبة نحو ثلاثة امثالها فى الولايات المتحدة الامريكية وضعف النسبة فى المملكة المتحدة ، مما يعنى اضطرار المستهلك المصرى الى توجيه جزء كبير من دخله لاستيفاء احتياجاته الغذائية مضحيا بامكانية اشباع الاحتياجات الاخرى ، تلك التى يتقرر بدرجة اشباعها مستوى رفاهية الفرد والمجتمع .

وبالرغم من توجيه معظم الدعم السعرى للغذاء الى الحبوب ومنتجاتها ، فان نسبة الانفاق على مجموعة الحبوب والتشويات الى جملة الاتفاق الغذائى تعدت ٣٠ ٪ فى المناطق الريفية ، وان انخفضت الى نحو ٢٠ ٪ فى الحضر . ويلاحظ نتيجة اطراد زيادة اسعار اللحوم توالى ارتفاع نسبة الانفاق عليها لتنافس الحبوب وتتعدى ربع الانفاق الغذائى فى كل من الحضر والريف فى ١٩٧٤ ثم نصفه فى (١٩٨٢/٨١)

تطور أنماط الاستهلاك الغذائى :

تطور نمط الاستهلاك الغذائى فى مصر على النحو التالى :

× مازال الغذاء المصرى يعانى عدم التوازن ، وذلك بسبب الزيادة المستمرة فى استهلاك اطعمة الطاقة.(خاصة الحبوب) والاسراف فيها، مع ثبات نسبى فى استهلاك البقوليات ، وتزايد غاية فى البطء فى استهلاك اطعمة البروتين الحيوانى ، وذلك رغم بعض التحسن الواضح فى استهلاك الخضر والفاكهة والزيت والدهون النباتية .

× زاد متوسط الفرد من الحبوب فى الحضر للفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ١٩٨١) من حوالى ١٧٧,٥ الى ٢٤٧ كجم / سنة بنسبة زيادة بلغت نحو ٣٩ ٪ ، وكذلك زاد متوسط نصيب الفرد فى الريف من نحو ٢٢٢,٤ الى حوالى ٣٠٤ كجم / سنة فى نفس الفترة ، بزيادة تربو على الثلث .

× زاد نصيب الفرد من القمح – وهو يمثل نحو ثلاثة ارباع جملة المستهلك من الحبوب – من نحو ١١٣ كجم / سنة كمتوسط للحضر والريف فى ٥٨ / ١٩٥٩ ، الى اكثر من ١٩٠ كجم / سنة فى ١٩٨١ ، اى زاد بنسبة بلغت نحو ٧٧ ٪ فى عشرين عاما .

× اتسم استهلاك الذرة فى الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) بتوالى انخفاض نصيب الفرد بسبب البرامج المشجعة لاحلال استهلاك القمح محل الذرة ، لمقاومة انتشار مرض البلاجرا ، فانخفض نصيب الفرد فى الحضر من نحو ١٧,٨ الى ٧,٦ كجم / سنة ، وفى الريف من حوالى ١١٠,٥ الى ٥٦,٦ كجم / سنة ، ولكن التقديرات المتباة فى

الموازين الغذائية فى السنوات الاخيرة وصلت بمتوسط الاستهلاك البشرى للفرد الى ٩٠ كجم / سنة .

× تعدى متوسط نصيب الفرد من الارز الثلاثين كيلو جراما فى السنة فى السبعينات ، بل تجاوز الخمسين كيلو جراما فى مناطق زراعته فى شمالى ووسط الدلتا .

× تضاعف متوسط نصيب الفرد من البطاطس – المحصول النشوى الرئيسى – فى خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ١٩٨٢) من نحو ٨,٣ الى ١٨,٤ كجم / سنة .

× اتسم تطور متوسط نصيب الفرد من البقوليات المتكاملة مع الحبوب فى تعويض نقص نصيب الفرد من البروتين الحيوانى بالثبات النسبى فى خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) حول ٦ كجم / سنة ، وفى السنوات التى زاد فيها نصيب الفرد من الفول انخفض نصيبه من العدس ، الا ان نصيب الفرد من الفول زاد فى الاعوام الاخيرة الى اربعة امثال ما كان عليه فى منتصف السبعينات ، بل تعدى عشرة كيلو جرامات فى السنة . وعلى العكس من ذلك ، انخفض نصيب الفرد من العدس الى نحو ١,٢ كجم / سنة فى عام ١٩٨٠ ، وهو ما يمثل نحو ٤٢ ٪ من مستواه فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

× اتسم تطور نصيب الفرد من استهلاك مجموعة اللحوم والاسماك والبيض فى الحضر والريف على الترتيب بالثبات النسبى تقريبا فى خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) حول ١٠ ، ٦,٥ كجم / سنة للحوم الحمراء ، ٣,٣ ، ٢,٥ كجم / سنة للدواجن ، ٦,٣ ، ٣,٣ كجم / سنة للاسماك .

وقد لوحظ بعض النمو البطىء فى استهلاك الريف من الدواجن والاسماك فى خلال تلك الفترة ، وفى عامى ٨٠ / ٨١ – ٨١ / ٨٢ ، زاد نصيب الفرد من اللحوم الحمراء بنحو ٤٦ ٪ فبلغ حوالى ١٢ كجم / سنة ، مع بعض الزيادة فى استهلاك الدواجن والاسماك فى الريف بالذات . ولم تلاحظ زيادة فى نصيب الفرد فى الحضر من البيض فى خلال تلك الفترة عما كان عليه فى الفترة (٥٨/١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) ، بينما تزايد نصيب الفرد فى الريف من حوالى نصف مثيله فى الحضر (٠,٨٠ كجم / سنة تقريبا) الى نفس مستواه فى ٧٤ / ١٩٧٥ . وفى العامين المشار اليهما زاد كذلك متوسط نصيب الفرد على مستوى الجمهورية الى نحو ٢,٣ كجم / سنة .

× فيما يخص استهلاك المصدر الآخر للبروتين الحيوانى ، وهو الالبان ومنتجاتها ، فقد اتسم بنفس سمة المصادر الاخرى من حيث الثبات النسبى فى الفترة قبل الانفتاح حول الخمسين كيلو جراما فى السنة للفرد ، ثم زادت الكمية فى العامين الاخيرين لتقترب من السبعين كيلو جراما .

وقد لوحظ تناقص استهلاك الزبد والسمن لاستبدال الزيوت والدهون بهذين الصنفين ، مع تزايد استهلاك بعض انواع الجبن بما عمل على توازن تلك المنتجات مع بعض التقلبات السنوية .

× ازداد متوسط نصيب الفرد من كل من الخضر والفاكهة فى خلال الفترة ٦٤ / ٦٥ – ١٩٨١ بنحو ٥٢ – ٥٤ ٪ ، فارتفع هذا المتوسط بالنسبة للخضر من نحو ٨٥,٥ الى ١٣٢ كجم / سنة ، وبالنسبة للفاكهة من حوالى ٢٦,٥ الى ٤٠,٣ كجم / سنة . وقد خصت معظم الزيادة استهلاك الطماطم والبصل فى الخضر ، والموالح والبلح فى الفاكهة .

× تبين ثبات متوسط نصيب الفرد من السكر بين ١٠ – ١٣ كجم / سنة فى خلال الفترة السابقة على حرب اكتوبر ١٩٧٣ ، ثم تضاعف الاستهلاك بعد ذلك ليصل نصيب الفرد الى اكثر من الضعف فى خلال العامين الاخيرين .

× بينما اتسم تطور نصيب الفرد من الدهون والزيوت النباتية فى الحضر بالتزايد البطىء ، فقد اختلف الامر فى الريف بزيادة نصيب الفرد من حوالى ٢,٨ الى ٧,٨ كجم / سنة فى خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) بسبب احلالها بدلا من السمن والزيد البلدى ، ثم بدأ بعد ذلك التزايد السريع فى القطاعين ، ليصل نصيب الفرد على

مستوى الجمهورية الى نحو ١٠,٤ كجم / سنة فى ٨١ / ١٩٨٢ ، تمثل نحو ١٣٥ ٪ مما كان فى عام ١٩٧٤ .

× هناك مزيد من التحسن فى استهلاك الخضر والفاكهة ، مع بعض الزيادة البسيطة غير الطموحة فى استهلاك مصادر البروتين الحيوانى .

× تبنت الخطة الخمسية (٨٢ / ١٩٨٣ - ٨٦ / ١٩٨٧) نفس المستويات المحققة فى سنة الاساس ٨١ / ١٩٨٢ ، والمبالغ فيها بالنسبة للحبوب ، بل زادت عنها قليلا بالنسبة للأرز خاصة .

أسباب تطورات الاستهلاك الغذائى :

ساهمت عدة عوامل فى تحقيق الاتجاهات الاخيرة لتطور متوسط نصيب الفرد من السلع الغذائية المختلفة ، أثر بعضها على الاستهلاك البشرى الفعلى ، وأدى البعض الآخر الى عدم دقة تقديره بسبب عدم المتابعة الدقيقة لتغيرات الاستخدامات البديلة او الفاقد .

ومن اهم تلك العوامل ما يلى :

- الارتفاع العام فى مستوى الدخول ، مع زيادة نسبية اعلى لدخول الفئات ذات الميل الحدى العالى للاستهلاك (اى الذين يوجهون غالبية زيادة دخولهم الى الاستهلاك) ، مثل العمال الزراعيين والعمال المهرة والحرفيين والتجار . وقد تبين ارتفاع متوسط الدخل الفردى لهذه الفئات فى خلال الفترة (٧٢ - ١٩٨١) الى نحو اربعة امثاله ، بل انه بأخذ الارتفاع فى نفقات المعيشة فى الاعتبار ، فقد تضاعف متوسط الدخل الفردى الحقيقى فى خلال تلك الفترة التى لا تزيد على تسع سنوات .

- ازدياد حجم الواردات الغذائية وانكماش صادراتها بمعدلات متزايدة بسبب الاتجاه بالتعامل نحو الكتلة الغربية ، الامر الذى اتاح زيادة عرض السلع الغذائية فى الاسواق المحلية ، مصحوبة بدعاية واعلان مركز ، شجع على زيادة الاستهلاك وتقوية الميل اليه . ويكفى للدلالة على ذلك ، أنه فى خلال الفترة (٧٣ - ١٩٨٢) زادت واردات القمح اكثر من ثلاث مرات ، والذرة والبقول ٢٢ مرة ، واللحوم ١٩ مرة ، والدواجن ٢٩ مرة ، والالبان ٤٨ مرة ، وتحول فائض التجارة فى السكر الى عجز قدره ثلاثة ارباع المليون طن . وفى نفس الوقت انكمشت صادرات البصل والارز والموالح الى ١٨ ٪ و ٦٠ ٪ و ٥٠ ٪ على الترتيب .

- أدى دعم أسعار السلع الغذائية - مع عوامل أخرى - إلى الاسراف فى استهلاكها أو فى شرائها بمعنى ادق . وأهم أثر للدعم هو توجيه بعض كميات الحبوب نحو استخدامات لم تدعم الاسعار من اجلها ، مثل : استخدام القمح ودقيقه وجزء من انتاج الارز فى تغذية الحيوان المزرعى ، بسبب ارتفاع اسعار الاعلاف ، وكذلك ادى الى زيادة استهلاك سكان الريف للدقيق المدعوم والزيوت النباتية والاسماك المثلجة والدواجن المستوردة ، كما ساهم دعم الخبز مع انخفاض جودته ووزنه فى الحضر ، والاضطرار فى كثير من الاحيان عند شرائه الى الوقوف فى الطوابير لنقص منافذ التوزيع - الى مبالغة كثير من المستهلكين فى مشترياتهم منه .

- كان لزيادة اتصال اهل الريف بالمناطق الحضرية بعض الاثر فى زيادة استهلاكهم تقليدا للانماط الحضرية ، وقد ساعد على ذلك زيادة دخولهم اللامزرعية وامتداد انشاء المتاجر والمجمعات الاستهلاكية الى الريف .

- أدت زيادة الفاقد من السلع الغذائية بسبب سوء التجهيز ، وانخفاض الكفاءة التسويقية ، الى زيادة الكميات الموجهة للاستهلاك بسبب الفاقد فى جزء ملموس منها . واذا كانت التقديرات المتباينة لحجم هذا الفاقد بالغت فى الانخفاض ، فقد بولغ فى حجم الاحتياجات الفعلية للسكان ، والتى اعتمد عليها فى وضع الخطط المستقبلية للاستهلاك والدعم .

النواحى الصحية لأنماط الاستهلاك الغذائى السائدة :

تضمنت انماط الاستهلاك الغذائى السائدة فى المجتمع المصرى ما يؤثر على الناحية الصحية للمواطن المصرى . فعلى ضوء الاحصاءات

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

المتاحة والتقديرات المتبناة فى الموازين الغذائية فى السنوات الاخيرة – التى سيتناولها المجلس فى الدورة القادمة بمزيد من الدراسة – تبين ما يلى :

• ارتفاع متوسط نصيب الفرد من السعرات والبروتين الكلى كثيرا عن الاحتياجات ، بل وعن مثيله فى بعض الدول المتقدمة . وقد نتج ذلك عن : ارتفاع استهلاك الحبوب حتى وصل متوسط نصيب الفرد من القمح الى نحو ثلاثة امثال متوسط نصيب المستهلك فى الولايات المتحدة الامريكية ، والى ضعف متوسط نصيب المستهلك الانجليزى . وكذلك زاد نصيب المستهلك المصرى من الارز والذرة الى نحو عشرة امثال نصيب المستهلك الامريكى .

• انخفاض نصيب الفرد من البروتين الحيوانى الى اقل من نصف المستويات اللازمة ، فقد انخفض نصيبه من اللحوم والبيض الى نحو ١٠ ٪ من المستوى الفرنسى او الالمانى الغربى فى هذا المجال ، والى نحو ٨ ٪ من المستوى الامريكى ، وهو امر كان له تأثيره السلبى على نصيب الفرد من الحديد ذى النسبة العالية من الامتصاص ، ومن الثيامين وهو احد مركبات فيتامين (ب) .

• بالنسبة للزيادة فى استهلاك السكر ، وان كانت من سمات الدول المتقدمة ، الا ان نمط استهلاكه يختلف فى مصر ، ومن ثم فان تلك الزيادة غير مبررة صحيا او اجتماعيا او اقتصاديا .

• من جهة اخرى ، فان الزيادات المستهدفة فى استهلاك البقوليات والخضر والفاكهة ذات آثار ايجابية فى تعديل مسار انماط الاستهلاك الغذائى الى الطريق الافضل صحيا .

التقييم الاقتصادى لأنماط الاستهلاك ومقترحات التعديل :

يمكن تقييم انماط واستهلاك المواطن المصرى اقتصاديا لوضع مقترحات لتعديل هذه الانماط وذلك على النحو التالى :

• مما سبق يتضح أثر تطور مستويات الاستهلاك الغذائى على زيادة الدعم الغذائى من نحو ٩ مليون جنيه فى عام ١٩٦٠ الى نحو بليونى جنيه فى ٨١ / ١٩٨٢ ، وارتفاع العجز التجارى الغذائى الى مثل هذا الرقم بالعملات الصعبة ، مع توقع تضاعفه فى ٨٦ / ١٩٨٧ برغم استهداف الخطة الخمسية وقف نمو الفجوة الغذائية لتبلغ نحو ٢,٦ بليون جنيه فى السنة النهائية للخطة ، عن طريق زيادة الانتاج المحلى .

• اهتمت الدراسة بالجانب الآخر ، وهو الطلب على الغذاء نفسه ومحاولة تعديله ، مساهمة فى تحقيق اهداف الخطة . وقد اتضح ان تبنى مستويات للاستهلاك قريبة من تلك التى سادت حتى منتصف السبعينات – والتى اتسمت بعدم الاسراف – بالنسبة للحبوب والسكر ، تؤدى الى وفر اقتصادى كبير .

فاعتبار متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك البشرى من القمح بحوالى ١٥٠ كجم / سنة ، ومن الذرة نحو ٢٥ كجم / سنة ، ومن الارز ٣٠ كجم / سنة ، ومن السكر ٢٠ كجم / سنة – كلها أمور تؤدى الى وفر فى الواردات والفاقد التسويقى بما تصل قيمته فى السنة النهائية للخطة وحدها الى نحو ١,٨ بليون دولار ، علاوة على وفر فى الدعم الغذائى يصل الى حوالى ٣٣٥ مليون جنيه ، فضلا عن ارتفاع نسبة الاكتفاء الذاتى من القمح الى نحو ٧٢ ٪ ، ومن السكر ١٠٠ ٪ . وكذلك يرتفع الحجم المتاح للتصدير من الارز الى ما قيمته ٢٨٨ مليون دولار .

ولا تشكل المستويات المقترحة لنصيب الفرد من تلك السلع الغذائية أى ضغط على احتياجاته الصحية ، بل تؤدى الى توازن اكبر فى مكونات غذائه .

• ومن جهة أخرى ، فتحسين الكفاءة التسويقية للسلع الغذائية بالسبل المختلفة ، يخفض نسبة الفاقد التسويقى الى النصف ، ويؤدى الى وفر اقتصادى يقدر بنحو ٩٩٥ مليون جنيه فى السنة النهائية للخطة (٨٦ / ١٩٨٧) ، وهو امر يبرر – بما فيه الكفاية – تكاليف التحسين .

مشكلة الخبز وسبل علاجها

يشكل الخبز الدعامة الرئيسية للغذاء فى مصر ، اذ يمد المستهلك بأكثر من احتياجاته من المواد النشوية والبروتينية .

وكانت مصر تكتفى ذاتيا من القمح فى صناعة الخبز حتى عام ١٩٤٨ ، ولكن التزايد السكانى مع ثبات المساحة المنزرعة قمحا كان من الاسباب الرئيسية للبدء فى استيراد القمح ، ثم تدرج هذا الاستيراد الى أن اصبح الآن يشكل حوالى ٧٥٪ من احتياجاتنا القمحية ، مما يشكل عبئا كبيرا على ميزانية الدولة .

واذا سارت الأمور على ما هى عليه فى ضوء تلك المؤشرات ، فان من المقدر أن تبلغ احتياجاتنا من القمح فى سنة ١٩٩٠ حوالى ١٠.٧٣٧ مليون طن ، واذا سار الانتاج بهذه المعدلات فان كمية القمح المطلوب ستصل الى ٨.٤١٧ مليون طن ، وتزيد الفجوة الى أكثر من ٨٠٪ .

التجارة العالمية للقمح والانتاج المحلى :

من استقراء موقف انتاج القمح وتصديره عالميا فى عامى ١٩٨١– ١٩٨٢ ، يتضح أن الانتاج العالمى وصل الى ٤٦٤ مليون طن انتاجا ، وحوالى مائة مليون طن تصديرا ، وتتحكم خمس دول رئيسية – على رأسها الولايات المتحدة الامريكية – فى تصدير القمح فهى تقدم حوالى ٥٠٪ من قيمة صادرات القمح – يليها كندا (١٨٪) ودول السوق الأوربية المشتركة وأهمها فرنسا (١٣.٥٪) واستراليا (٧٪) والأرجنتين (٥.٢٪) .

ومن ثم فان القمح سيصبح سلعة من أخطر السلع الاستراتيجية ، فاذا علمنا اننا نستوفى احتياجاتنا من القمح من فائض هذه الدول لأدركنا خطورة الموقف فى السنوات المقبلة . فقد تكون كمية الفائض هذه غير كافية ، مما يؤدى الى رفع السعر وخفض الحصة المخصصة نظرا للطلب المتزايد من الدول النامية الأخرى ، بل قد يتفاقم الوضع الى حد عدم الموافقة على بيع القمح الا بشروط قد تكون مجحفة بالدول المستوردة ، خاصة مع انخفاض معدلات انتاج القمح فى مصر .

فقد تطور الانتاج المحلى للقمح من ١.٥ مليون طن عام ١٩٦٠ الى حوالى ٢ مليون طن عامى ١٩٨٣ ، ١٩٨٤ . وبالرغم من أن الزيادة فى الانتاج المحلى لم تتجاوز خلال ربع قرن ٥٠٠ ألف طن بزيادة حوالى ٣٣٪ ، الا أن الزيادة فى الاستهلاك خلال هذه الفترة قد ارتفعت من ٢.٨ مليون طن عام ١٩٦٠ الى حوالى ٨.٦ مليون طن حاليا ، بنسبة زيادة قدرها ٣٠٠٪ .

وقد ارتفع نصيب الفرد من ١٠٨ كيلو عام ١٩٦٠ الى ٢٠٠ كيلو بنسبة تقترب من ١٠٠ ٪ ، كما أن الدعم فى عام ١٩٧٠ كان لا يتجاوز ٥ مليون جنيه ، وصل حاليا الى حوالى ٨٥٠ مليون جنيه ، بزيادة قدرها ١٧٠ ضعفا .

الفجوة الغذائية والخطة الخمسية :

ان ازدياد الفجوة ما بين الانتاج المحلى من القمح والاستهلاك يشكل خطورة مضاعفة ، باعتبار هذه الفجوة جزءا مكملا للفجوة الغذائية التى تزداد كما وقيمة .

فقد بلغت فى عام ١٩٧٠ حوالى ١.٧ مليون طن قيمتها حوالى ١٨٤ مليون دولار ، وارتفعت خلال عشر سنوات (١٩٨٠) الى ٧.٤ مليون

طن قيمتها ١٩٠٠ مليون دولار ، أى ارتفعت قيمتها عشر مرات خلال عشر سنوات .

ولقد ساعد على اتساع الفجوة الغذائية عدة عوامل ، من أهمها :

- الزيادة المطردة فى عدد السكان .
- ارتفاع الاسعار العالمية .
- عدم مواكبة الانتاج لزيادة الاستهلاك .
- المتغيرات التى حدثت فى انماط الاستهلاك .
- رخص سعر بعض أنواع السلع الغذائية .
- زيادة الفاقد الاقتصادى بسبب توجيه استهلاك بعض السلع الى استعمالات اخرى الخلل فى اسعارها .

وفى مجال الانتاج الغذائى ، استهدفت الخطة الخمسية حجما من الاحتياجات الغذائية يضمن بقاء الفجوة الغذائية فى نهاية الخطة على ماكانت عليه فى بدايتها .

وبالنسبة لمجموعة الحبوب ، فان الكمية المنتجة فى سنة الأساس كانت ٧٠٥٣ مليون طن بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٢٪ ، استهدفت الخطة انتاجا يصل فى نهايتها الى ٨٠١٥ مليون طن بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٤٪ .

وبالنسبة للقمح ، فان الاكتفاء الذاتى بدأ بنسبة ٢٦٪ فى الخطة وانتهى بنسبة ٢٦٪ ، مع أن الخطة أخذت فى اعتبارها أن متوسط الاستهلاك للفرد لا يزيد عن ١٧٢ كيلو سنويا ، فى حين أن متوسط الاستهلاك وصل حاليا الى ٢٠٠ كيلو للفرد سنويا . ومن ثم انخفضت بالتالى نسبة الاكتفاء الذاتى الى ٢٠٪ ، وبمعنى آخر فان كل خمسة أرغفة يتم استهلاكها فى مصر يساهم الانتاج المحلى برغيف واحد وتستورد أربعة أرغفة .

قومية المشكلة :

مما سبق يتضح أن مشكلة الخبز مشكلة قومية ، حيث انها مشكلة كل فرد فى هذا المجتمع سواء كانت منتجا أو مستهلكا ، غنيا أو فقيرا ، خاصة أن الأوضاع الغذائية فى العالم تتعرض لكثير من المتغيرات والازمات التى بدأ بعضها فى الظهور من حولنا .

وفيما يلى عرض للأوضاع الراهنة للمشكلة من خلال نقاط محددة كجهد يستثير جهد الآخرين من المنتجين والمستهلكين والمهتمين على جميع المستويات سواء فى مجالات البحث أو التخطيط أو التنفيذ لكى يكون الحاسم لحل مشكله الخبز صادرا من المواطنين انفسهم برضاء واقتناع تام منهم .

الأوضـاع الراهنة
أسبابهـــا ومظاهرهـــا

تميزت صناعة الخبز فى الماضى القريب بالاستقرار وانتاج نوعيات مختلفة منه ، يحصل عليها المستهلك بحالة ممتازة وبدون عناء .

وقد تحول هذا الوضع الآن حتى وصلت مواصفات رغيف الخبز الى أدنى حد ممكن ، الى جانب المعاناة التى يبذلها المستهلك فى سبيل الحصول عليه .

ويرجع تفاقم هذه المشكلة - خلال العشرين سنة الماضية - الى عدة أسباب ، من أهمها :

- انخفاض جودة الخبز ، مما يؤدى الى شراء كميات كبيرة بغرض استهلاك الصالح منه فقط .
- انخفاض سعره بالنسبة للمواد الغذائية المختلفة ، مما جعل المستهلك يقبل على شرائه بكميات أكثر من احتياجاته الفعلية .
- انخفاض الوعى الغذائى ، وخاصة بالنسبة للخبز ، مما جعل الفاقد أكثر من اللازم .
- عدم اعتناء الزراع بزراعة القمح ورفع الانتاجية ، وذلك لانخفاض العائد المالى بالمقارنة مع زراعات أخرى عائدها أكبر، واصبح المزارع ينظر الى محصول القمح على أنه مصدر للتبن الذى تفوق أسعاره الفعلية أسعار القمح .

وذلك الى جانب التأثير السلبى على الانتاجية الزراعية بوجه عام ، بسبب هجرة العمالة الزراعية للعمل فى البلاد العربية .

- هجرة نسبة كبيرة من الفلاحين الى المدن ، وخاصة القاهرة

والاسكندرية ، وبالتالى أصبحوا مستهلكين اضافيين للخبز .

– تحول القرية من منتجة الى مستهلكة للخبز المصنع ، فقد كانت الفلاحة بالقرية تقوم فى الماضى بتصنيع الخبز فى دارها وتأنف من شراء الخبز المصنع ، فأصبح الوضع الآن معكوسا .

– ارتفاع سعر الأعلاف بشكل ملحوظ مع ثبات سعر الخبز ، مما أدى الى استخدام الخبز كأحد مكونات العلف الحيوانى .

– غياب معامل الجودة ومراقبتها .

واذا كانت تلك بعض الأسباب التى أدت الى تفاقم مشكلة الخبز ، فان أوضاعها الراهنة تخلص فى عدة نقاط ، أهمها :

طابور العيش :

أصبح طابور العيش من الظواهر الملموسة ، والتى تناولتها بعض الدراسات العلمية . وتعتبر هذه الظاهرة غريبة بالنسبة للخبز فى مصر ، الا أن زيادة السكان ونزوح الفلاحين من القرى الى المدن أدى الى زيادة الضغط على المخابز ، بل تطور الأمر الى حد أن كثيرا من أهل الريف يحضرون الى المدن لشراء كميات كبيرة من الخبز ، سواء لاستهلاكهم أو لاستخدامه فى الاعلاف ، نظرا لانخفاض السعر بشكل ملحـوظ .

وقد تبين من نتائج البحوث والدراسات ، أن هناك أسبابا أخرى لظاهرة طابور العيش أهمها : تعمد المخابز البطء فى الانتاج بحجة عدم توافر العمالة، وقد يكون هذا صحيحا فى بعض الاحيان الا أنه عادة ما يكون متعمدا لتخفيض الانتاج والتصرف فى جزء من الدقيق بالبيع للمخابز الخاصة ومصانع الحلوى والأفراد ، ويؤكد هذا أن كمية الدقيق المتوافرة للمخابز تفوق احتياجات المواطنين من الخبز حسابيا .

ومن ذلك يتبين ، أن ظاهرة الطابور ترجع فى جانب كبير منها الى عملية التصنيع نفسها حيث لا تتم بالسرعة المطلوبة ، خاصة فى المخابز البلدية والافرنجية ، أما فى حالة المخابز الآلية فان ذلك يرجع الى قلة عدد منافذ التوزيع .

الفاقد :

يعتبر الفاقد من الخبز من الظواهر التى انتشرت فى السنوات الاخيرة بشكل ملحوظ ، بينما لم يكن لها وجود فى الماضى القريب .

ويلاحظ أن هذا الفاقد يبدأ فى المخبز نفسه ، نتيجة لعوامل مختلفة أهمها : عدم جودة المواد الخام الداخلة فى الصناعة ، الى جانب سوء التصنيع وخاصة فى الفرن ، مما يتسبب فى تلف الخبز نفسه ، إما على صورة عجين أو خبز غير صالح ، كالمحروق أو غير الناضج أو غير المنتظم الشكل . كما أن رغبة الخباز فى الربح غير المشروع عن طريق زيادة نسبة الماء فى العجين ، وعدم اتقان عمليات التقطيع والفرد ، الى جانب الخبيز السريع على حرارة عالية جدا – تؤدى كلها الى انتاج رغيف صغير القطر ملئ باللبابة المتعجنة غير الصالحة للاكل ، مما يؤدى فى النهاية الى فقد جزء كبير من الخبز خاصة لدى المستهلك بالمنازل ، بسبب رداءة الصناعة وفقد الخبز لطزاجته بسرعة ، علاوة على عدم اقتصار المستهلك على شراء ما يحتاجه فعلا من الخبز .

وقد حسبت تكاليف قطعة صغيرة من الخبز لا تتجاوز « ثمن » الرغيف ، لو ألقى بها كل مستهلك لكلف الدولة حوالى ٥٠ مليون جنيه سنويا ، محسوبة على اساس التكلفة الحقيقية الرغيف .

وقد تعددت تقديرات الفاقد من الخبز فى كثير من الدراسات والبحوث ، الا أن معظمها يتفق على أن الفاقد يمثل حوالى ٢٥٪ من الانتاج .

التخزين وعلاقته بالفاقد :

ومن الأسباب الرئيسية لزيادة الفاقد ، طـرق تخزين الحبوب وظروفها ، اذ يتم تشوين بعض الحبوب فى المطاحن فى العراء فى أهراء (أكوام) أو رصات ، وتكون الاهراء عرضة لفتك الحشرات والطيور والقوارض ، علاوة على الخسارة المادية الناجمة عن الاصابة الحشرية والفطريات الملامسة ، فانه عند طحن مثل هذه الحبوب يكون الدقيق الناتج محتويا على الاجزاء الحشرية مما يسبب اضراراً صحية .

ويتم تخزين جزء من القمح المستورد فى صوامع لا يكفى عددها لاستيعاب جميع الاقماح ، سواء المنتجة محليا أو المستوردة . ومن المعروف أن القمح المخزون فى صوامع يسهل العناية به عن المخزون

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

بالعراء ، كما يسهل تنظيفه والتخلص من البقايا التالفة . وما زال نظام تخزين الدقيق ومنتجات الطحن فى أجولة ، هو النظام الشائع فى معظم المطاحن ، بالرغم من تطور التخزين فى صوامع مزودة بعربات مقفلة لنقل الدقيق ومنتجات الطحن الى اماكن الاستهلاك ، حيث ينقل الدقيق من هذه العربات بواسطة مضخات خاصة الى مخازنه فى المخابز الكبيرة . وباستخدام هذا النظام يمكن تلافى الفاقد فى المخزون من الدقيق الناجم عن سوء التخزين ، والذى يقدر بأكثر من خمسين مليون جنيه سنويا .

وقد بدئ فى التعاقد على مجموعة من الصوامع المختلفة النوعيات ومنها المعدنية ، ويعتبر ذلك خطوة نحو تكوين سعة خازنة للقمح والدقيق ، وخاصة أن المستقبل يشير الى أهمية الاحتفاظ برصيد كاف من الحبوب لاحتمالات الظروف الجوية أو أى ظروف أخرى تؤثر على انتاجية المحاصيل ، سواء بمصر أو بالخارج .

السياسة الاستيرادية للقمح :

تستورد مصر معظم احتياجاتها من القمح والدقيق ، من الولايات المتحدة الأمريكية واستراليا وكندا وبعض دول أوربا . وقد سلكت السياسة الاستيرادية للقمح والدقيق طوال السنوات الماضية طريقا واحدا ، يتلخص فى شراء صفقات القمح والدقيق « الأرخص سعرا» على الرغم من أن الفاقد من الخبز – بسبب نوعية القمح والدقيق المستورد – يفوق فرق الأسعار بين نوعية القمح الردئ والقمح الجيد ، لأن أى نوعية من الخبز تحتاج الى نوعية معينة من الدقيق يتحصل عليها من نوعية معينة من القمح ، ذات خواص ومواصفات محددة يجب لا تقل عنها . فالدقيق اللازم لصناعة الخبز البلدى لايصلح لصناعة الخبز الفينو – وأيضا دقيق الفينو لا يصلح لصناعة الخبز البلدى . كما يحتاج البسكويت الى نوعية خاصة من الدقيق تنتج من أقماح معينة ، تنخفض فيها نسبة البروتين وقوة الجلوتين أو العرق . كما تحتاج المكرونة الى نوعية خاصة من السيمولينا ، تنتج من قمح صلد يسمى « بالديورم » . وهكذا يتبين أن عملية استيراد القمح والدقيق من الخارج تحتاج الى دراسة وتخطيط يبدأ من تحديد الاحتياجات الفعلية المحددة لكل نوعية من الخبز فى مصر بالمواصفات المطلوبة لهذه النوعيات كل على حدة .

أما اعتبار أن القمح هو القمح والفيصل هو السعر ، فان ذلك يعتبر من الاخطاء التى تؤثر على رغيف الخبز ، ولايصح أن تتبع سياسة أرخص الاسعار الا فى حالة المقارنة بين صفقتين أو اكثر من نفس النوعية المطلوبة .

وعلى سبيل المثال ، فقد شكلت عملية استيراد الاقماح الحمراء والضامرة – من بعض الدول الأوربية – مشاكل عديدة أهمها : انخفاض تصافى الدقيق ، ودكانة لونه ، ولون الخبز المصنوع منه ، خاصة وأننا نستخدم الاستخراجات المرتفعة لصناعة الخبز البلدى (٨٢٪) أو أكثر (٨٧,٥٪) . ويتميز الخبز المصنوع من دقيق هذه الاقماح بانخفاض درجة جودته من حيث الشكل والطعم والقوام والرائحة ، وبالتالى فان مثل هذا الخبز لا يقبل عليه المستهلك ويتحول الى فاقد باشكاله المختلفة .

صناعة الطحن :

تعتبر صناعة الطحن المصدر الرئيسى للدقيق الذى يستخدم فى صناعة الخبز ، وعليه فان خواص الخبز التى ترتبط ارتباطا وثيقا بخواص الدقيق ، تتحكم فيها نوعية المطاحن المستخدمة وكفاءة تشغيلها للحصول على المنتج المناسب وبأقل التكاليف .

وأنواع المطاحن فى مصر كثيرة ، منها مطاحن الحجارة التى مازالت تعمل حتى الآن ، ومنها مطاحن السلندرات الضخمة ، ومنها المطاحن المشتركة أى الحجارة مع السلندرات .

كما أن معظم المطاحن تعمل للحصول على استخراجات مرتفعة ، أي ٨٢ ٪ أو أكثر ، أما الاستخلاصات المنخفضة مثل ٧٢٪ فقليلة جدا ، لاعتماد الدولة على استيراد الدقيق الفاخر من الخارج مباشرة .

ومن ناحية اخرى ، فان مطاحن السلندرات الضخمة تكون أكثر ملاءمة للحصول على الدقيق الفاخر ، ولكن معظم هذه المطاحن تعمل

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

على استخراج الدقيق الاسمر .

أما بالنسبة لمطاحن الحجارة ، فتعتبر أنسب المطاحن للحصول على الاستخراجات المرتفعة ، الا أن طاقتها الانتاجية محدودة . وبصفة عامة فان صناعة الطحن فى مصر ، تحتاج الى الأخذ بالآتى :

– ضرورة التدريب العلمى والعملى على التشغيل الأمثل للمطاحن وتكوين الخبرات الخاصة بها .

– الاهتمام بالدرجة الأولى بالصيانة المستمرة للآلات دون الانتظار لحدوث الأعطال .

– التحكم الاقتصادى فى إنتاج نوعية ممتازة من الدقيق بأقل تكاليف طاقة وتشغيل .

المخابز .

تعتبر المخابز الآلية الوسيلة الأمثل والأكفأ لتوفير رغيف الخبز ، الا أن معظمها – سواء المستورد من الخارج أو المصنع محليا – تعترضه بعض المشاكل وأهمها : عدم القدرة على انتاج الرغيف البلدى التقليدى . فلصناعة هذا الرغيف يلزم أن يكون المحتوى المائى للعجين كبيرا بحيث تكون العجينة لزجة ، وبالتالى فانه يصعب تشكيلها بالآلة – مما دفع جميع المخابز الآلية والنصف آلية الى خفض نسبة الماء بالعجين ليقرب من عجين الخبز الفينو .

ولكن مثل هذا العجين لا يمكن أن يعطى الخبز البلدى بمواصفاته المعروفة ، وبالتالى فان أمام هذه المخابز مشكلة يجب أن تؤخذ فى الاعتبار ، وهى كيف يمكن تطوير نظمها وآلاتها لإنتاج الرغيف البلدى الجيد .

والى جانب ذلك ، فقد تعرضت هذه المخابز لبعض المشاكل الأخرى مثل : الصيانة غير الدقيقة ، وعدم توافر قطع الغيار الأصلية ، وقلة العمالة المدربة على الصيانة والانتاج ، بالاضافة الى مشكلة عدم توافر الدقيق المناسب للمنتج المناسب ، مما أدى الى انخفاض جودة الرغيف الناتج من المخابز الآلية ، والذى يتضح جليا من تفضيل المستهلك للخبز البلدى عليه .

وبصفة عامة ، فان خطة انتاج رغيف الخبز تتطلب أن تنتج هذه المخابز فى نهاية السنوات العشر المقبلة ما يقرب من ٧٥٪ من انتاج الخبز فى مصر (٢٥٪ الآن) ، وهذا يعنى أن تتخذ الاجراءات اللازمة – ومن الآن – لتطوير هذه المخابز على اساس علمى من أجل انتاج الرغيف الممتاز الذى يرغبه المستهلك .

العمالة :

تدل الاحصاءات على أن حوالى ٧٥٪ من الخبز فى مصر ينتج فى المخابز البلدية اليدوية التى تعتمد فى انتاجها على العنصر البشرى .

وقد أدت ظروف هذه المخابز وما بها من مشقة فى العمل بالمقارنة بالحرف الأخرى الى أن يتركها عمالها المهرة المدربون ، إما الى صناعات أخرى أقل إجهادا وأكثر ربحا أو الاثنين معا ، أو الى الدول الخارجية للعمل فى نفس المهنة ، أو فى مهن أخرى تدر ربحاً أكثر . مما أثر على توفير العمالة المطلوبة لهذه المخابز والمبالغة فى رفع أجورها ، سواء فى القطاع العام أو القطاع الخاص ، وهو أمر يحمل الرغيف ونوعيته المزيد من الأعباء .

كما أن معظم هذه العمالة حاليا تتكون من الأطفال والصبية وكبار السن ، وعلى الرغم من الزيادة المستمرة فى أجر العمالة الا أن الاجور ما زالت لا تتعادل مع أجور الحرف الأخرى التى تجذب العمالة من المخابز ، خاصة بالنسبة للفران والخلاط لصعوبة العمل بالمخابز اليدوية .

التكلفة ونوعية الرغيف :

بينت كثير من الدراسات ان التكلفة الفعلية لرغيف الخبز – سواء البلدى أو الشامى أو الفينو – تفوق بكثير ثمن بيع الرغيف . وقد بلغت التكلفة الفعلية للرغيف البلدى (دقيق ٨٧.٥٪) ٢٦.٣٣ مليم ، فى حين يدفع المستهلك قرشا واحدا ثمنا له ، أى أن الدولة تتحمل ١٦.٣٣ مليم لكل رغيف ، بينما تبلغ التكلفة الفعلية للرغيف المصنع من (الدقيق ٨٢٪) ٣٢.٥٢ مليم ويباع بقرشين ، وتتحمل الدولة ١٢.٥٢ مليم لكل رغيف .

ومن ناحية أخرى ، فانه بالنسبة للخباز قد تحقق له التكلفة الفعلية ربحا بسيطا أو خسارة ، خاصة فى مخابز القطاع العام .

ويرجع ذلك إلى أن وزارة التموين تتعامل مع المخابز بأسعار تكلفة محددة لا تمثل الواقع ، وهذا بدوره يؤدى الى اضطرار الخباز الى التلاعب فى المواصفات لسد العجز الناتج من زيادة تكاليف العمالة ووسائل الانتاج ، وهذا ينعكس على نوعية الرغيف ، ويؤدى بالتالى الى تفاقم المشكلة وزيادة الفاقد . وذلك بالاضافة الى أن أسعار مستلزمات الانتاج وأسعار العمالة فى ارتفاع مستمر ، مع ثبات سعر الرغيف .

تطور أوزان الرغيف

– الفينو :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ١/٥/٧٨	٧٢٪	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى /٢/٨٠		١١٨ جرام	١٠ مليم
من /٢/ ٨٠	٨٢٪	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى ٦/٧/٨٠	(محلى)	٦٢ جرام	٥ مليم
من ٧/٧/٨٠	٧٢٪	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى ٢٢/٩/٨٤		٦٢ جرام	٥ مليم
من ٢٣/٩/٨٤	٧٢٪	١٤٠ جرام	٢٠ مليم
حتى الآن		٦٩ جرام	١٠ مليم

– الشامى :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ١/٥/٧٨	٧٢٪	١٤٧جرام	١٠ مليم
حتى /٢/٨٠		٧٤ جرام	٥ مليم
من /٢/٨٠	٨٢٪	١٢٢ جرام	١٠ مليم
حتى ٦/٧/٨٠	(محلى)	٥٠ جرام	٥ مليم
من ٧/٧/٨٠	٧٢٪	١٢٢ جرام	١٠ مليم
حتى ٢٣ /٩/٨٤	(مستورد)	٥٠ جرام	٥ مليم

– الرغيف البلدى :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ١/٥/٧٨	٨٧.٥٪	١٣٥ جرام	٥ مليم
حتى /٢/٨٠			
من /٢/ ٨٠	٨٢٪	١٦٩جرام	١٠ مليم
الى ٦/٧/٨٠	٩٣.٣٪	١٣٥ جرام	٥ مليم
من ٧/٧/٨٠	٨٢٪	١٦٩ جرام	١٠ مليم
حتى ٢٢/٩/٨٤			
من ٢٠/٩/٨٤	٨٢٪	١٦٠ جرام	٢٠ مليم
حتى الان	٨٧.٥٪	١٣٥ جرام	١٠ مليم

الدعم الصافى والتكاليف الفعلية :

١– خبز من دقيق استخراج ٨٢٪ : بوزن ١٦٠ جرام

تكلفة الرغيف = ٣٢.٥٢ مليم

وحيث ان ثمن بيع الرغيف قرشان ، فيكون الدعم لكل رغيف ٢٥و١٢ مليم .

٢– خبز بلدى من دقيق استخراج ٨٧.٥ : بوزن ١٣٥ جرام .

تكلفة الرغيف = ٢٦.٣٣ مليم

وحيث ان ثمن بيع الرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم كل رغيف ١٦.٣٣ مليم .

٣– الخبز الفينو من دقيق استخراج ٧٢٪ .

أ – فينو كبير وزن ١٤٠ جرام – تكلفة الرغيف الواحد = ٢٦.٨٩ مليم .

وحيث ان سعر البيع للرغيف قرشان ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٦.٨٩ مليم .

ب – فينو صغير وزن ٦٩ جرام – تكلفة الرغيف الواحد = ١٣.٤٤ مليم .

وحيث ان سعر البيع للرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٣.٤٤ مليم .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

٤- الخبز الشامى :

أ- شامى كبير وزن ١٣٧ جرام - تكلفة الرغيف الواحد = ٢٦,٨٨ مليم .

وحيث ان سعر البيع للرغيف قرشان ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٦,٨٨ مليم .

ب - شامى صغير وزن ٩٠ جرام - تكلفة الرغيف الواحد + ١٧,٦٧ مليم .

وحيث أن سعر البيع للرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٧,٦٧ مليم .

وقد بلغت قيمة الدعم الصافى لهذه النوعيات من الدقيق والخبز حوالى ٦٥٨ مليون جنيه تتحملها الدولة . وباحتساب كافة مصاريف الشراء والمصاريف الاضافية الاخرى ، يصل الدعم الى حوالى ٨٥٠ مليون جنيه ، علاوة على أن حساب قيمة الدعم بالنسبة للقمح والدقيق المستورد ، يتقرر تبعا لعدة متغيرات ، فى مقدمتها : اسعار الصرف . وخاصة بالنسبة للدولار والجنيه المصرى .

مواجهة المشكلة

وبناء على ما تقدم من اجمال لأهم مسببات مشكلة الخبز وعرض أهم مظاهرها ، وما يترتب عليها من فاقد وأموال طائلة تتحملها الدولة دون أن يستفيد منها المستهلك - فان الأمر يتطلب اتخاذ بعض الاجراءات والتعديلات التى من شأنها علاج هذه المشكلة ، سواء على المدى القريب أو البعيد ، بحيث يتحقق الهدف المطلوب والذى يتلخص فى توفير الرغيف الجيد بالمواصفات المقبولة للمستهلك ، حتى يحصل عليه طازجا جيدا دون عناء ، مما يؤدى الى الاتزان فى استهلاك الخبز وتقليل الفاقد الى أقل نسبة ممكنة ، ومن ثم تخفيض معدلات استيراد القمح والدقيق من الخارج ، بما يكفل تخفيض مبالغ الدعم الكبيرة التى تتحملها الدولة سنويا .

وفيما يلى عرض لأهم المقترحات لمواجهة هذه المشكلة من خلال حلول مباشرة وغير مباشرة .

١- محسنات الخبز والدقيق :

تعتبر محسنات الدقيق والخبز من الأمور العادية فى العديد من دول العالم ، اذ لا تقتصر خلطة الخبز على الدقيق والخميرة والملح والماء كما فى مصر، بل يضاف اليها مجموعة كبيرة من المواد - سواء الكيماوية أو الطبيعية - بغرض تحسين خواص الرغيف المظهرية والغذائية .

وبالنسبة لظروف انتاج الخبز فى مصر فان الأمر يختلف قليلا اذ أن الخبز البلدى بطبيعته وظروف إنتاجه لا يحتاج الى المحسنات ، أما التصنيع الآلى للخبز وما يعترضه من مشاكل تؤدى فى النهاية الى انخفاض جودة الرغيف ، فان ذلك يفتح المجال لاستخدام المحسنات على أساس علمى بما يتفق مع المخابز الآلية وتصميماتها . ومن الافضل استخدام المحسنات الطبيعية والتى تساعد على تنشيط الخميرة .

٢- انتاج نوعيات مختلفة من الخبز :

من الأمور الطبيعية ان يرتبط أى انتاج بالعرض والطلب ورغبة المستهلك ، اذ أن المنتج أيا كان نوعه يثبت أهميته عن طريق اقبال المستهلك عليه ، وبالتالى فان تعدد النوعيات يعطى المستهلك فرص الاختيار للأفضل ، مما يجعل انتاج نوعيات مختلفة من الخبز الى جانب النوعيات العادية تجربة جديرة بالتنفيذ فى اطار حق الاختيار للمستهلك.

ويفضل ان تعطى الفرص لكل من القطاعين العام والخاص لانتاج أى نوعية من الخبز ، سواء بلدى أو أفرنجى أو أى أنواع أخرى ، بتصريح من وزارة التموين ، على أن يكون بدون دعم . ويتم التوسع فى انتاج هذا الخبز بناء على معدل الطلب من الجمهور ، على أن تحدد مخابز معينة « جديدة » لهذا الغرض تحت اشراف وزارة التموين لمنع المشاكل الخاصة بالدقيق وخاصة الحصول عليه بطرق غير مشروعة . ويفضل أن تبدأ التجربة بمخابز القطاع العام .

ومن جهة أخرى ، فان الدولة ان تضار من هذه التجربة الجديدة ما

دام الدقيق يورد لهذه المخابز بالسعر غير المدعم ، بغرض انتاج خبز جيد والارتقاء بصناعة الخبز وارضاء المستهلك . كما أن مثل هذا النظام يؤدى الى التنافس بين المخابز المختلفة لصالح الرغيف ونوعيته . وفيما يلى أهم النوعيات :

الخبز الطباقى البلدى :

يعتبر هذا النوع من الخبز مقاربا فى طريقة تصنيعه للخبز البلدى ، الا أنه يختلف عنه فى الوزن والقطر ونسبة الرطوبة وطريقة التحضير . ويمكن تلخيص أهم مواصفات هذا الخبز فى الآتى :

- يصنع من دقيق استخراج ٨٢٪ أو أكثر .
- يستخدم فى تخميره الخميرة السلطانى + الخميرة البيرة ، ولا تقل مدة التخمير عن ساعتين .
- يفرد الرغيف جيدا الى قطر ٢٤ سم تقريبا .
- يخبز الرغيف فى الفرن العادى إلى أن يتم تشكيله ، ثم ينقل الى فرن آخر على درجات حرارة أقل لتمام الخبز والتلدين .
- لا تزيد رطوبة الرغيف عن ٢٥٪ ويتراوح وزن الرغيف بين ١٩٠ جرام و ٢٠٠ جرام .
- ويتم تجهيز هذا النوع من الخبز على الردة الناعمة والتى تلعب دورا فى شكل ومذاق الرغيف وقيمته الغذائية والهضمية .

وقد سمح للمخابز (الطباقى) بانتاج هذه النوعية من الخبز ، على أن يقوم الأفراد بتجهيزه فى المنازل وارساله الى المخبز الطباقى لخبزه ، ولكن معظم هذه المخابز تقوم بتصنيع الخبز كاملا بداخلها بطريقة غير مشروعة ، نظرا لأن الكثير من المواطنين يرغبون فى هذا النوع من الخبز لتميزه ، مما يقتضى أن تأخذ المخابز التى تنتج هذا الخبز صفة الشرعية ، ويبدأ فى هذا المجال بتجربة مصغرة لانتاجه من الدقيق غير المدعم ، على أن يكون ذلك من خلال وزارة التموين .

ومن فوائد تطبيق هذه التجربة ما يلى :

- اعادة الثقة فى صناعة الخبز البلدى ومصنعيه .
- جذب العمالة مرة ثانية الى صناعة الخبز بتوفير الحافز المناسب .
- ارضاء المستهلك بتوفير نوعية الخبز التى يفضلها .
- توفير جزء كبير من مبالغ الدعم السنوى للخبز .
- الارتقاء بصناعة الخبز واشعار المستهلك بمكانة الرغيف الجيد.
- تقليل الفاقد من الخبز بسبب تحسين جودته .
- اعطاء الفرص لتطوير المخابز البلدية وتوفير العمالة .

الخبز المنزلى :

نظرا لتفاقم مشكلة الخبز وانتشار ظاهرة طوابيره ، فقد نشأت فكرة اعداد الخبز بالمنازل – سواء بالأرياف أو بالمدن – للاستهلاك المنزلى . وقد قام المخبز التجريبى بمركز البحوث الزراعية بتصميم عدة أفران منزلية بأحجام صغيرة جدا ، يستخدم لتشغيلها الكهرباء أو البوتاجاز أو الكيروسين ، كما توجد تصميمات لاستخدام البوتاجاز فى الأرياف لهذا الغرض ، وروعى فى تصميمها توفير الوقت والمجهود ، كما روعى أن تكون اكياس الدقيق المجهزة لهذا الغرض محتوية على الخميرة والملح وجميع ما يلزم تكوين العجينة ، وعلى ربة البيت فقط اضافة الماء لتجهيز العجين وتشكيل القطع ، وقد روعى فى هذه الأفران البساطة فى التصميم والتشغيل ، مع توفير الطاقة عن طريق مواد العزل الجيد التى جهزت بها .

وقد قامت بتنفيذ هذه الافران المصانع الحربية المتخصصة فى تصنيع المخابز الآلية بتكاليف ليست كبيرة ويمكن البدء فى نشر هذه التجربة وخاصة انها موجودة فى كثير من دول العالم ، ويمكن ان تقوم الاسرة باعداد خبزها مرة أو مرتين فى الاسبوع فقط وبكميات كافية وبدون عناء .

كما اثبتت النتائج الأولية لهذه الدراسات ان تكاليف تصنيع الخبز بالمنزل ، أقل بكثير من تكاليف تصنيعها بالمخابز الكبيرة .

الخبز المنتج بالجهود الذاتية :

للمستهلكين دور هام فى مشكلة رغيف الخبز ، فقد اثبتت تجربة المخابز الصغيرة فى الوحدات الانتاجية أو الوظائفية المختلفة نجاحا فى

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

هذا المجال ، وكمثال لذلك المخبز الذى انشئ فى معهد بحوث المحاصيل الحقلية بالجيزة ، والذى يدار بثلاثة افراد من العاملين بالمعهد بحيث يكون الانتاج كافيا للعاملين فى هذه المؤسسة . فمن ناحية النوعية لوحظ انها جيدة بصفة عامة لان القائمين عليها هم أنفسهم المستفيدون من الانتاج ، وبالتالى فانهم يولونه اهتماما ويحافظون على ادوات الانتاج بصفة دائمة لانها اصبحت مملوكة لهم بالفعل . ومثل هذه الوحدات الانتاجية يمكن ان تساعد الدولة فى انشائها عن طريق تسهيل الحصول على المخابز أو بتيسيرات فى دفع ثمنها ، وحتى لو تحملت الدولة تكاليف انشاء المخبز بالكامل لكان ذلك أيضا فى صالحها وصالح المستهلك فى نفس المستهلك ، لأنه يوفر النوعية الجيدة من الخبز ، وبالتالى يمكن تقليل الاستيراد وتقليل الدعم بصفة عامة ، كما أن مشاكل المخابز الأخرى لن يكون لها وجود فى مثل هذه المخابز التابعة للوحدات المختلفة ، لأنها تمول وتدار ذاتيا .

الخبز الصحى :

فى هذا المجال ، يجب أن تقوم الجهات العلمية المتخصصة باجراء البحوث المتعلقة بإنتاج رغيف خبز مناسب لمرضى السكر الذين يقترب عددهم من مليونى فرد ، وللفئات الأخرى من المرضى ، والمواطنين الذين يتطلبون نوعيات معينة من الخبز بمواصفات خاصة تناسب حالاتهم ولا تضر بصحتهم ، على أن تعمم هذه النوعيات من الخبز كخبز مرضى السكر وخبز الرجيم ، وأن تنتج على نطاق صناعى كبير بمناطق مختلفة فى المحافظات ، بحيث يتم انتاج مثل هذا الخبز تحت اشراف الجهات العلمية المتخصصة ووزارة الصحة ، لضمان مطابقته للمواصفات الصحية المطلوبة بصفة مستمرة .

٣- بدائل الخبز :

يعتبر الخبز مصدرا أساسيا للكربوهيدرات أو النشويات التى تمد الجسم بالطاقة اللازمة له ، ويشترك مع الخبز فى هذا الصدد بعض الأغذية التى تقوم بنفس الغرض مثل : الاغذية النشوية كالبطاطس والذرة الطازجة . ولاشك أن استخدام هذه الاغذية سيساعد على الاقلال من استخدام الخبز .

وحتى يكون استخدامها محققا لهذا الغرض ، ينبغى أن تتوافر فى الاسواق بشكل منتظم ، وبأسعار مناسبة ، مع الاهتمام بوجود برامج تثقيف غذائى مدروسة ، وموضوعة فى قالب يسهل على المواطن العادى تفهمه والاقتناع به . فبالاقتناع والممارسة يمكن تغيير النمط الغذائى للمواطنين والاقتصاد فى استهلاك الخبز .

٤- استخدام الذرة الشامية :

يعتبر القمح المحصول الرئيسى لصناعة الخبز فى مصر . ولما كان القمح المحلى لا يكفى احتياجات صناعة الخبز ، فقد اصبح استيراد القمح ضرورة لتغطية احتياجات المواطنين ، مع ما يكتنف استيراد القمح من متغيرات تتصل بمحصول القمح العالمى والطلب عليه .

ويلاحظ فى هذا الصدد ، أن بعض دول العالم النامى تستخدم أنواعا مختلفة من الدقيق لصناعة الخبز ، أحدها هو دقيق القمح بعد خلطه بدقيق حبوب اخرى مثل : الذرة الرفيعة أو الكسافا أو أى دقيق آخر بنسب معينة ، بحيث لا تؤثر على المنتج النهائى . وبالنسبة لمصر فقد تم تجربة استخدام دقيق الذرة فى الخلط بدقيق القمح لصناعة الخبز وكانت تجارب ناجحة الى حد كبير ، حيث أمكن خلط دقيق القمح بدقيق الذرة الشامية بنسبة ٧٥٪ الى ٢٥٪ دون التأثير على خواص الخبز البلدى . والجدير بالذكر فى هذا المجال ، أن انتاجية بعض الأصناف الجديدة من الذرة الشامية مثل « جوزة ٢» و« بيونير » - وصلت الى ٣٠ أردبا للفدان ، مما يدعو الى استخدام هذه الكميات فى صناعة الخبز للحد من استيراد الكميات المتزايدة من القمح سنة بعد أخرى .

ويضاف الى هذا ، أن محصول الذرة الشامية يعتبر محصولا اقتصاديا ذا عائد كبير اذا استغل بالطريقة المثلى ، فهو متعدد الأغراض ، اذ يستخدم للحصول على منتجات رئيسية هى :

- الدقيق الفاخر	- زيت الذرة	- العلف الحيوانى
- النشا	- الجلوكوز	- المركزات البروتينية

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

وكل من هذه المنتجات ذو قيمة اقتصادية مرتفعة ، الا أن الأمر يستدعى الاستفادة من الاساليب الحديثة فى طحن الذرة الشامية الذى يختلف عن طحن القمح ، فى أن الذرة يجرى عليها أولا عملية نزع الجنين وتوجيهه لصناعة زيت الذرة الذى يعتبر من أفضل الزيوت الغذائية لأهميته الصحية ومذاقه المفضل ولذلك يباع بسعر مرتفع . أما الحبوب المنزوعة الجنين فتطحن فى مطاحن خاصة لاستخراج الدقيق الفاخر ، وتستخدم الزوائد والكسب المتبقى من عصر الزيوت كعليقة مركزة فى الاعلاف الحيوانية .

ويمكن تنفيذ ذلك فى المستقبل من خلال مجمع صناعى متكامل يتكون من مطحن كبير للقمح ، يلحق به مطحن للذرة الشامية بحيث يتم خلط الدقيق أتوماتيكيا للحصول على أجولة الدقيق المخلوط ومخابز ومعصرة للزيوت ومصنع للعلف ، مما يوفر كثيرا من النفقات التى من أهمها نفقات النقل .

٥- البحث العلمى والتدريب :

ومن الأمور الهامة والضرورية ، الانتفاع بالبحث العلمى فى مجال انتاج الخبز ، والتدريب الفنى لتخريج العمال المهرة ، وذلك على النحو الآتى :

- انشاء مركز علمى متخصص لبحوث الخبز ، يقوم ببحث كل ما يتعلق برغيف الخبز من النواحى التكنولوجية والتصنيعية والغذائية والصحية والاقتصادية ، الى جانب أعمال الصيانة والتدريب . على أن يتم التنسيق والتعاون بين هذا المركز وبين المختصين فى هذه المجالات ، سواء فى مراكز البحوث أو الجامعات أو الجهات البحثية والتطبيقية المختلفة فى مصر أو فى الخارج ، من أجل تطوير نوعية الرغيف والآلات المستخدمة فى انتاجه .

ويتم فى هذا المركز ، التدريب النظرى والعملى التطبيقى على مجموعة من المواد الأساسية المرتبطة بالخبز والمخابز ، مثل تكنولوجيا الخبيز ، وأساسيات التخمير ، وعلاقة ذلك بنوعية الخبز ، ومراقبة الجودة ، ومعامل تقييم مواصفات الدقيق والخبز ، وتغليف الخبز ، وتكنولوجيا الطحن ، والأمن الصناعى ، وتحليل الأغذية ، وأعمال الصيانة للمخابز الاوتوماتيكية ، وهندسة المخابز وتصميماتها ، واقتصاديات انتاج الخبز، والشروط الصحية الواجب توافرها فى المخابز .

- انشاء مدرسة متخصصة لتخريج الطحانين والخبازين : والغرض من انشاء هذه المدرسة هو الاهتمام بتعليم وتخريج فنيين مهرة فى صناعات الطحن والخبيز ، وجعلها من الصناعات الغذائية الراقية ، خاصة وأن حجم العمل والمواد الخام الناتج فى هذه الصناعات كبير الغاية ، مما يستلزم أن يقوم على تشغيله كوادر فنية مؤهلة علميا ومدربة تدريبا كافيا . على أن تكون هناك أجور ومكافآت مجزية لهؤلاء الخريجين بما يتناسب مع موقعهم فى العمل وخبرتهم ودراستهم .

٦- الصيانة وأهميتها :

ترتبط عملية الصيانة - بصفة خاصة - بالمخابز الآلية ونصف الآليـة ، اذ أنه بدون الصيانة الدورية يقصر عمر المعدات والآلات بشكل مباشر . وقد درجت بعض المخابز الآلية على عدم الاهتمام بصيانة الآلات والمعدات الا عند حدوث عطل فيها ، مما يتسبب فى تعطيل العمـل ، بالاضافة الى استهلاك المعدات فى فترة قصيرة .

وهنا يجب التركيز على عدة نقاط أساسية ، من أهمها :

- عمل الصيانة اللازمة للآلات والمعدات بصفة دورية حسب ما هو منصوص عليه فى كتالوجات هذه المعدات .
- توفير قطع الغيار الاصلية وتصنيعها محليا .
- تدريب القائمين على الصيانة على مستوى راق ، سواء بمصر أو بالخارج ، والتأكد من أنهم على مستوى مناسب لهذا الغرض .
- توفير الحافز المجزى للقائمين بالصيانة لضمان ارتباطهم بهذه المهنة .

٧- الرقابة الفعالة :

تقوم الجهات المختصة للرقابة بدور كبير فى مجال صناعة الرغيف ، سواء كان ذلك عن طريق ضبط الدقيق المهرب أو ضبط مخالفات

مواصفات الخبز من حيث الكمية والنوعية . الا أن الخبز ينتج فى كثير من الاحيان بمواصفات تقل كثيرا عن المفروض ، خاصة فى الوزن والقطر وسمك اللبابة الى جانب صفات الجودة الأخرى مثل : اللون والطعم والرائحة والمظهر العام ، وذلك لسببين ، الأول : هو التساهل من أجل أن يتوافر الرغيف للمستهلك ، والثانى : هو عدم توافر الاجر المناسب للعامل والربح المناسب لصاحب المخبز . لذلك فانه عند توفير الربح المناسب وتحديد الأجر الفعلى للعمال يمكن للرقابة أن تؤدى دورها كاملا ، ويتحمل المنتج الجزاء الصارم فى حالة المخالفة للمواصفات . ولن يقتصر ذلك على وزن الرغيف فقط ، بل يتم بتقييم جودة الرغيف عن طريق معامل متخصصة تقوم بتقدير نسبة الرطوبة والقطر ودرجة النضج والتخمير وانفصال طبقتى الرغيف ونوعيته واللبابة ، الى جانب اللون والطعم والرائحة والمظهر العام .

٨- التوعية وترشيد الاستهلاك :

ينبغى العمل على ترشيد استهلاك الخبز مع تجويده ، وتحسين نوعيته من خلال خطة اعلامية دؤوب عن طريق وسائل الاعلام المختلفة ، كالتليفزيون والراديو والصحافة ، والتركيز على برامج المرأة ، للتعرف على كيفية استهلاك الخبز كتقطيع الرغيف ٤ أرباع ، وحفظ الخبز فى الثلاجة ، وتسخين الرغيف لاعادة الطزاجة اليه ، وتجفيف الخبز الذى يخشى عليه من الفساد ، أو طحنه واستخدامه فى تحضير الأغذية الأخرى ، بحيث لا يكون للرغيف فاقد يلقى فى القمامة مهما كانت نوعية الخبز .

كما يجب أن يقوم الاعلام بالتنبيه على خطورة بعض العادات الغذائية غير المرغوبة ، والكميات التى يحتاجها الفرد من الخبز وأضرار ما يزيد على ذلك ، وأهمية الخبز الاسمر وفوائده الغذائية والصحية بالمقارنة بالخبز الأبيض .

ومن الضرورى أن يقوم رجال العلم والاطباء والمتخصصون فى مجال الخبز والحبوب ، بشرح مثل هذه الامور التى تؤدى فى النهاية الى ترشيد استهلاك الخبز بصورة علمية ، وذلك عن طريق الندوات والمحاضرات والمقالات التى تصل الى المستهلك بطريقة مبسطة وسريعة ، بحيث يتعلم كيفية استخدام الخبز استخداما سليما وصحيا واقتصاديا .

وهناك بعض الوسائل غير المباشرة التى تساهم فى حل مشكلة الخبز ، ومن أهمها :

- توفير الاعلاف المختلفة ، سواء الخضراء أو الجافة أو المصنعة ، بما فى ذلك الاعلاف غير التقليدية ، لتقليل الضغط على استخدام القمح والخبز فى صناعة العلف .

- رفع سعر توريد القمح المصرى ليقترب من سعر المستورد لتشجيع الزراع على الاهتمام بمحصول القمح وزيادة الانتاج لتقليل الاستيراد .

- الاهتمام بتحسين طرق نقل وتداول وتخزين القمح والدقيق لتقليل الفاقد .

- تشجيع برامج التنمية الشعبية بتصنيع الخبز بالمنازل بطرق شبه جماعية أو فردية ، مع توفير وسائل التصنيع وتبسيطها ، كتوفير وحدة خبيز على مستوى القرية ، مما يسهم فى خفض تكاليف الإنتاج ، وتجنب المشاكل التى تنتج عن وجود الأفران فى منازل الفلاحين ، وتقليل الضغط على المخابز بالمدن القريبة من القرى .

ولعل الجدية فى الاستعانة بهذه الوسائل ، تساعد على عودة القرية مرة أخرى كمنتجة للخبز وليست مستهلكة له .

- توفير مصادر بديلة للخبز ، مع تبصير المستهلك باستخدامها عن طريق تثقيفه غذائيا ، وهذه البدائل على سبيل المثال : المكرونة والبطاطس والبطاطا والأرز ، وبالتالى يمكن الحد من استخدام الخبز على نطاق واسع فى الغذاء .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم ، وما دار فى اجتماع المجلس من مناقشات مستفيضة ، وما طرح من آراء تناولت موضوع الخبز باعتباره مشكلة قومية يجب أن تحشد لحلها كافة الجهود العلمية والشعبية والسياسية -

يوصى المجلس بما يأتى :

أولا : فيما يختص بابعاد المشكلة :

* ضرورة التوعية ، على نطاق واسع ، بمشكلة الخبز وأبعادها المحلية والعالمية ، عن طريق الاستخدام المناسب الفعال لجميع وسائل الاعلام ، من صحافة واذاعة وتليفزيون . مع الاهتمام بنشر برامج الارشاد الغذائى ، والتركيز بصفة خاصة على ترشيد الاستهلاك والاقلال من الفاقد ، بما يؤدى الى الاتزان فى استهلاك الخبز كمدخل اساسى لمواجهة المشكلة .

ثانيا : فيما يختص بالقمح :

* ترشيد سياسة انتاج واستيراد القمح والدقيق ، وذلك عن طريق الاجراءات والوسائل الآتية :

– العمل على رفع انتاجية القمح المحلى ، باستنباط الاصناف عالية الانتاج ، وذات القيمة الغذائية والتصنيعية المطلوبة ، مع العمل على زيادة انتاج القمح بالتوسع الافقى ، قدر الامكان .

– ترشيد السياسة السعرية للقمح المصرى ، تشجيعا للفلاح على زراعته .

– استيراد القمح والدقيق على ضوء الاحتياجات الفعلية المحددة لكل نوعية من الخبز بالمواصفات المطلوبة لها ، كل على حدة ، تجنبا لحدوث فاقد من الخبز بسبب نوعيات القمح المستورد .

– الأخذ فى الاعتبار بالاحتمالات والمتغيرات العالمية بالنسبة للقمح المستورد ، وكذلك مدى جودة اصنافه واسعارها ، وما يترتب على ذلك من التنويع فى انتاج رغيف الخبز .

– النظر فى إلغاء استيراد الدقيق الفاخر من الخارج ، والتوسع فى انتاجه محليا لضمان زيادة نسبة (الردة) ، على أن يقتصر ما يرد من هذا الدقيق على المنح والهبات الدولية .

– فحص وتحليل عينات القمح المستورد ، قبل وروده ، وتحديد مدى مطابقتها للمواصفات القياسية ، والتركيز بصفة خاصة على : نسبة البروتين والماء ، وقوة عرق الدقيق ، واون الحبة ، والشوائب ، وغير ذلك .

– توفير شبكة من الصوامع ذات القدرات المختلفة ، تغطى سائر المحافظات ، وتزويدها بأحدث معدات الشحن والتفريغ ، لتقليل الفاقد ، مع مراعاة الاحتفاظ برصيد مناسب من الاحتياجات السنوية .

– الحد من الاهدار فى القمح ، بتوفير الاعلاف العادية وغير التقليدية ، بما يكفل عدم استخدام الخبز كعلف حيوانى .

ثالثا : فيما يختص بالطحن والمطاحن :

* ان يقتصر تصنيع الخبز البلدى على دقيق استخراج ٨٢ ٪ ، ويلغى استخراج ٨٧.٥ ٪ الذى يصنع منه رغيف أسمر لا يقبل عليه المواطنون ، مع الاستفادة بالردة فى صناعة الاعلاف .

* تنعيم ردة الدقيق استخراج ٨٢٪ لمنع تهريب الدقيق عن طريق النخل .

* ادخال نظام خلطات الدقيق بالمطاحن بنسب معينة ، وطبقا لمواصفات تكنولوجية وغذائية .

* الاهتمام بعملية ضبط رطوبة القمح قبل الطحن للحصول على أفضل دقيق وأفضل نسبة استخراج على اساس علمى .

* أن تقوم المعامل المتخصصة التابعة لوزارة التموين أو هيئة المطاحن والمخابز بتدوين بطاقة على كل جوال دقيق خارج من أى مطحن ، تتضمن البيانات التالية :

– نوع القمح ودرجة استخراجه .

– نسب البروتين والرطوبة والرماد وتشرب الماء .

– درجة ثبات العجين ومدة العجن .

* الالتزام بالمواصفات الخاصة بالدقيق وعملية تنظيفه وفصل الشوائب عنه ، وذلك عن طريق الرقابة الفعالة على المطاحن ، مع إلحاق معامل متخصصة لمراقبة الجودة بها .

* ادخال نظام نقل الدقيق والقمح من المطاحن واليها باستخدام الناقلات الصب .

* الاهتمام بتدريب القائمين على العمل بالمطاحن والصوامع داخليا وخارجيا . وانشاء مدرسة لتخريج الطاحنين المتخصصين لتطوير

هذه الصناعة .

* توفير قطع الغيار الخاصة بالمطاحن ، والعمل على تصنيعها محليا والاهتمام بصيانتها دوريا .

* ادخال المطاحن الاقتصادية التى تشبه مطاحن الحجارة المتطورة لتقوم مباشرة بتقشير وجرش الحبوب وتنعيمها الى دقيق مباشرة دون استخدام المناخل .

وهذه النوعية من المطاحن لا تناسب الاستخراجات المرتفعة من الدقيق ، وتوفر حوالى نصف تكاليف الطحن بالمقارنة بمطاحن السلندرات الضخمة .

* ادخال مطاحن الديورم اى القمح الصلب لانتاج السيمولينا اللازمة لصناعة المكرونة الفاخرة .

* ادخال مطاحن الذرة الشامية الى مصر وهى التى تقوم بنزع الجنين لتحويله الى صناعة زيت الذرة ومركزات البروتين ، ثم طحن باقى مكونات الحبة الى دقيق فاخر ورده .

وأن يلحق بكل مطحن قمح جديد مطحن ذرة وأجهزة تكوين الخلطات بالنسب المختلفة الى جانب وحدات استخراج الزيت والكسب وصناعة الاعلاف بحيث يعطى فى النهاية عائدا اقتصاديا مربحا .

* الحاق مصانع وحدات التصنيع مركزات الاعلاف بالمطاحن الكبيرة ، لأن هذه المركزات تتميز بارتفاع قيمتها الحرارية والسعرية .

رابعا : فيما يختص بالمخابز والخبز :

* انشاء المخابز الآلية ونصف الآلية بخطة زمنية مدروسة ، بحيث لا تقل الطاقة الانتاجية للمخابز الآلية عن ٥٠٪ من طاقة مخابز الجمهورية فى نهاية السنوات الخمس القادمة ، لايجاد نوع من التنافس مع القطاع الخاص ، مع تطوير هذه المخابز بهدف تحسين نوعية الرغيف ، وصيانتها دوريا ، والاستعانة بمعامـل تقدير الجودة فى المخابز الضخمة .

* تشجيع العمل بالمخابز البلدية بالوسائل المناسبة ، وفى مقدمتها رفع أجور العاملين بها ، وتوفير الرعاية الصحية والاجتماعية والتأمينية لهم ، لضمان استقرارها فى هذه المخابز .

* تشجيع المخابز الطباقى التى تنتج نوعيات يقبل عليها المواطن .

على أن يصرف لها الدقيق بالسعر الحقيقى .

* السماح بانشاء مخابز تدار ذاتيا فى التجمعات المختلفة : كالمصانع والمزارع الكبيرة ، على أن تدار بمعرفة العاملين بهذه التجمعات ، مع تيسير الحصول على المخابز اللازمة ، وتيسير سداد ثمنها ، للوحدات الانتاجية أو الوظائفية المختلفة ، وذلك لانتاج الخبز بالجهود الذاتية .

* انشاء مدارس متخصصة فى الخبيز لتخريج كوادر فنية متخصصة ، وانشاء مركز علمى متخصص لبحوث الخبز ، اسوة بالمتبع فى العديد من دول العالم .

* الغاء العقوبة البدنية بالنسبة لعمال المخابز فى حالة وقوع مخالفات تموينية ، وقصرها على اصحاب المخابز والمشرفين عليها ، باعتبارهم اصحاب المصلحة والمسئولين عن ارتكاب المخالفات .

– انشاء وحدة طوارئ لصناعة الخبز فى كل محافظة وفى بعض المدن الكبيرة ، تتكون من المتدربين على صناعة الخبز من : العمالة المتخصصة ، والمجندين وغيرهم ، لتتولى تشغيل المخابز التى يتقرر غلقها بسبب المخالفات التموينية الجسيمة .

* استخدام محسنات الخبز على اساس علمى – فى المخابز الآلية ونصف الآلية باضافة المولت ، أو حامض الاسكوربيك ، أو المستحلبات ، لتحسين خواص الخبز الغذائية والمظهرية .

* الاهتمام بمواصفات رغيف الخبز البلدى ، وخاصة نسبة الرطوبة والوزن والقطر .

* النظر فى انتاج نوعيات متميزة من الخبز للقادرين من غير ذوى الدخول المحدودة وزيادة منافذ توزيعها فى بعض الاحياء والمدن ، مما يؤدى الى تطوير المنتج ورفع الربحية للمنتجين .

مع التصريح بانتاج الخبز الطباقى الذى يقبل عليه المستهلك ، وكذلك بعض نوعيات الخبز التى تناسب بعض المرضى .

* تشجيع اعداد الخبز بالمنازل ، فى الريف والمدن ، للاستهلاك المنزلى ، وذلك عن طريق توفير أفران منزلية صغيرة الحجم ، يراعى فى تصميمها الوقت والجهد .

* العمل على تشجيع خلط دقيق القمح بدقيق الذرة فى صناعة

الخبز ، خاصة وان هذا الامر كان سائدا فى الريف المصرى .

* التوسع فى انتاج الخميرة الجافة والطازجة وتوفيرها لصناعة الخبز ، عن طريق انشاء مصانع متخصصة فى كافة انحاء الجمهورية وخاصة فى الصعيد .

* توسيع نطاق تعبئة الخبز ، للاحتفاظ برطوبته ولمزاجته لمدة طويلة بهدف تقليل الفاقد منه .

* دراسة امكان بيع الخبز بالوزن ، لضبط عملية الانتاج ، وتوفير الكميات المهدرة منه بسبب نظام البيع الحالى .

* توفير بدائل الخبز من الأغذية النشوية مثل : البطاطس والذرة الطازجة ، بصفة منتظمة وباسعار مناسبة ، بما يقلل من استخدام الخبز .

ملحق

إطار عام
لخطة تنفيذية لانتاج الخبز

يمثل هذا الاطار الاتجاهات العامة لخطة تنفيذية مقترحة على مراحل ثلاث ، تستغرق كل مرحلة منها سنتين ، وبحيث لا يتم الانتقال من مرحلة الى المرحلة التالية الا بعد تقييم ما تم انجازه فى المرحلة السابقة ، على ضوء ما قد يحدث من متغيرات ، وذلك على النحو الآتى :

المرحلة الأولى :

تهدف هذه المرحلة الى :

– توفير رغيف الخبز بانشاء مخابز آلية ونصف آلية ونشرها على هيئة شبكة تغطى جميع محافظات الجمهورية ، بما يتناسب مع الكثافة السكانية فى كل منطقة .

– تشجيع التنافس بين المخابز البلدية بمنح المخبز الذى يستوفى المواصفات القياسية للخبز ويحافظ على درجة الجودة الممتازة – جوائز مناسبة ، تشجيعا له وحفزا للمخابز الاخرى على الارتقاء بخبزها .

– انتاج نوعيات متميزة من الخبز للقادرين من غير ذوى الدخل المحدود ، وزيادة منافذ توزيعها فى بعض الاحياء والمدن ، لما يؤدى اليه ذلك من تطوير وتحسين المنتج ورفع ربحية هذه المخابز ، مع التصريح بانتاج الخبز الطباقى الذى يقبل عليه المستهلك .

– تطوير المخابز الآلية ونصف الآلية بتوفير قطع الغيار اللازمة لها وصيانتها ، وتزويدها بمولدات احتياطية لضمان سير العمل فى حالة انقطاع التيار الكهربائى ، والحاق معامل تقدير الجودة بالمخابز الكبيرة للحكم على المواد الخام الداخلة فى الصناعات على المنتج النهائى ، لضمان ثبات المواصفات ، وكذلك ادخال المحسنات ومواد التغليف ، وتوفير وسائل النقل اللازمة والعمل على زيادة منافذ التوزيع .

– ان يقتصراستخراج الدقيق على نوعين ٧٢٪ و ٨٢٪ ، وأن تكون اسعارهما متقاربة لمنع احتمالات نخل الدقيق وتهريبه ، مع الابقاء على نوعية الرغيف الفينو الصغير بسعره ووزنه الحالى (قرش واحد وزن ٦٩ جراما) والرغيف الفينو الكبير (قرشان وزن ١٤٠ جراما) مع النظر مستقبلا فى تعديل وزنهما بالتخفيض عن طريق فرد الرغيف قليلا .

المرحلة الثانية :

يرتكز فى هذه المرحلة على الآتى :

– الارتقاء بالمخابز الآلية ومعامل مراقبة الجودة والارتباط بالمواصفات القياسية .

– نشر انتاج النوعيات المميزة من الخبز على نطاق أوسع .

– نشر انتاج الخبز الطباقى بالمخابز البلدية بصفة خاصة .

– قصر الدعم على انتاج المخابز الحكومية بالنسبة لسعر الدقيق استخراج ٨٢٪ .

المرحلة الثالثة :

وتقوم هذه المرحلة على الآتى :

– انتاج الخبز على اساس القيمة الحقيقية لتكاليف الانتاج وأسعار المواد الخام الداخلة فى انتاجه .

– فتح المجال للمنافسة بين المخابز المختلفة من القطاعين العام والخاص ، لصالح النوعية الممتازة من الخبز ، ولصالح المستهلك والصالح العام للدولة بما يقلل الاستيراد النسبى للقمح . على أن يباع الخبز فى هذه المرحلة بالوزن .

– التصريح بانتاج النوعيات المختلفة بمواصفات يتم الاتفاق عليها بين المنتجين واللجنة المختصة بوزارة التموين ، وأهمها : الوزن ، الرطوبة ، التركيب الكيماوى للخبز ، على أن يكتب الوزن على كل عبوة .

وفى المراحل الثلاث السابقة ، يجب التأكيد على دور المستهلك فى ترشيد استهلاك الخبز عن طريق الحفظ واستهلاك الاجزاء المستبقاة ، مع التوعية بأن الدول النامية – ومن بينها مصر – تعتمد فى استيفاء مطاحنها من القمح على الفائض من ثلاث دول هى . الولايات المتحدة الامريكية ، وكندا ، واستراليا ، وأن هذا الفائض فى تذبذب مستمر ، وأن الطلب عليه فى زيادة مستمرة ، مما قد يشكل خطورة فى المستقبل بالنسبة للخبز ، وأن تقوم أجهزة الاعلام بدورها فى ترشيد المستهلك بشتى الوسائل .

كما ينبغى أن تهتم الدولة ببناء الصوامع الضخمة للاحتفاظ برصيد كاف من القمح والحبوب الأخـرى ، لمواجهـة أية مشكلة قد تحدث مستقبلا .

وعلى هدى هذه الخطة التنفيذية المقترحة ، تكون مرحلة دعم رغيف الخبز على النحو التالى :

مبالغ الدعم الصافى المخصصة لانواع الدقيق المختلفة :

نوع الدقيق	مبالغ الدعم
الدقيق استخراج ٨٢٪	١٧٣,٨٦٢,٠٠٠ جنيـــه
،، ،، ٨٧,٥٪	٣٨٣,٨٧٥,٢٠٠ ،،
لدقيق المكرونـــه ٧٢٪	٤٢,٦٨٥,٢٠٠ ،،
،، الخبز الافرنجى ٧٢٪	٣٠,٨٨٩,٢٠٠ ،،
،، ،، الشامى الصغير ٧٢٪	٣٦,١٠١,٧٥٢ ،،
،، ،، الكبير ٧٢٪	٦,٣٧٠,٨٩٨ ،،
مستودعـــــات ٧٢٪	٢٥,٤٨٩,٢٠٠ ،،
حلويـــات ونواشـــف ٧٢٪	١,٣٠٨,٤٥٠ ،،
مجموعها	٧٠٠,٥٨١,٩٠٠ ،،

يخص رغيف الخبز بأنواعه

المختلفة منها + المستودعات = ٦٥٧,٨٩٦,٧٠٠ ،،

ومما سبق يتضح أن جميع نوعيات الدقيق للاستخدامات المختلفة مدعمة من قبل الدولة وذلك بنسب مختلفة .

واذا ما حسب ثمن شراء القمح والدقيق والمصاريف الاضافية الاخرى ، حتى الوصول الى المطاحن ، فان هذا الدعم يرتفع الى حوالى ٨٥٠ مليون جنيه .

واذا ما تم استبدال الدقيق استخراج ٨٧,٥ ٪ بدقيق استخراج ٨٢٪ لصناعة الخبز ، فان ذلك يؤدى – حسابيا – الى وفر فى الدعم قدره حوالى ١٤٤ مليون جنيه فى السنة .

وبناء على ذلك يكون دعم الخبز بعد خصم هذا الفرق = ٥١٣,٧٨١,٥٠٠ جنيه .

وفى حالة الغاء دعم الدقيق الفاخر ٧٢٪ المخصص للخبز وقدره ١٠٠,١٥٩,٥٠٠ جنيه ، يصبح الدعم الكلى ٤١٣,٦٣٢,٠٠٠ جنيه .

وفى حالة رفع سعر الردة الموجهة للعلف الى عشرة قروش للكيلو ، يكون الفرق فى الكمية المقدرة للعلف هى ٥٤٠ الف طن .

٥٤٠,٠٠٠ × ٧٠ جم فرق السعر للطن = ٣٧,٨٠٠,٠٠٠ جنيه

وعند خصم هذا المبلغ يكون الدعم = ٣٧٥,٨٢٢,٠٠٠ جنيه .

فى حالة رفع سعر السميد من ٣٥ الى ٤٥ قرش للكيلو ، يكون فرق السعر ٢٠ قرش للكيلو يضرب فى كمية السميد وهى :

١٧ الف طن ١٧,٠٠٠ × ٢٠٠ = ٣,٤٠٠,٠٠٠ جنيه .

عند خصم هذا المبلغ يكون الدعم = ٣٧٢,٤٢٢,٠٠٠ ،،

وبافتراض تحسين نوعية الدقيق والخبز ونشربرامج الارشاد الغذائى ، فانه يمكن توفير ٢٥ ٪ من الاستهلاك الحسابى والفاقد من الخبز ، وهذا فى حد ذاته يحقق وفرا فى الدعم قدره حوالى مائة مليون جنيه ، بحيث يصبح ٧٧٢,٤٢٢,٠٠٠ جنيه .

واذا امكن أن تسير الامور على هذا النحو ، فانه عند انقضاء الفترات الانتقالية المشار اليها – والتى تستغرق ست سنوات – يمكن ان يلغى الدعم نهائيا ، ويكون المستهلك قد تهيأ لذلك بطريقة منطقية وعن اقتناع .

مستقبـــــل
منتجات الطماطم المصنعة

عمليات تصنيع الخضر هى أحد الأركان الأساسية لاقتصاديات انتاج الخضر ، اذ تكفل تعبئة الانتاج الخام بصورة صالحة للتصدير والاستهلاك المحلى بما يرضى ذوق المستهلك ، سواء بتقديم الانتاج معبأ بحالته الطازجة أو المجمدة ، علاوة على أنها إحدى ضمانات توازن الاسعار وحماية الانتاج من التقلبات الموسمية التى تتعرض لها السوق المحلية ، بجانب انها تقلل الى حد كبير من نسبة الفاقد أو التالف من الانتاج .

ويتسم تداول الخضر فى جمهورية مصر العربية بالتخلف فى تطوير قطف وتعبئة محاصيل الخضر ، الأمر الذى يؤدى الى تلف يتراوح بين ٢٥ - ٣٠ ٪ من جملة المحصول .

وتعتبر الطماطم من اكثر محصولات الخضر قابلية للتلف ، سواء كان هذا التلف ميكانيكيا أو حشريا أو فسيولوجيا بسبب التعرض لأشعة الشمس أو نقص بعض العناصر الغذائية ، وكذلك اكثرها تعرضا للتقلبات الموسمية التى تشهدها السوق المحلية ، خاصة فى أوقات الندرة فيما بين العروات ، وهو أمر تحدث معه فجوة بين الانتاج ومتطلبات الاستهلاك كثيرا ما تتناولها جماهير المستهلكين وأجهزة الاعلام بالتحليل والدراسة بهدف تحديد كشف دور الوزارات المعنية وهى : الزراعة والصناعة والتموين فى هذا المجال .

اعتبارات ومؤشرات فى مجال زراعة الخضر فى مصر :

ووصولا الى تضييق الفجوة بين الانتاج ومتطلبات الاستهلاك فى مجال الخضر - ومن بينها الطماطم - يلزم عرض بعض الاعتبارات والمؤشرات فى مجال زراعة الخضر فى مصر باعتبارها احد المحددات الرئيسية فى موضوع هذه الدراسة ، وذلك على النحو التالى :

- حتمية الاتجاه نحو تكثيف الزراعة التقليدية لتحقيق استخدام افضل لنفس الموارد ، والارتفاع بعوائد الاستثمار إلى حدها الاقتصادى الامثل .

- زيادة انتاج الخضر لمواجهة زيادة الطلب عليها لضمان الاحتفاظ بمعدلات الاستهلاك الحالية .

- تتصدر مصر كثيرا من دول العالم فى متوسط انتاجية بعض اصناف الخضر مثل : الثوم والفاصوليا والبسلة ، بينما ينخفض فيها محصول الطماطم بوضوح عن متوسطات الانتاج العالمية ، كما يتضح من الجدول التالى :

متوسط انتاج وحدة المساحة (كجم / هكتار) بمصر

مقارنة ببعض دول العالم

الدولة	ثوم	كرنب	فاصوليا	بسلة	طماطم	بطاطس
مصر	٢٨٨٣٢	٢٤١٤٠	٩٢٢١	٧٧٠٧	١٧٤٩٠	٢٠٢٩٨
أمريكا	١٤٥٧١	٢١٦٠٠	٤٩٤٢	٦٦٧٧	٤٢٨١٨	—
اليابان	-	٣٥٨٩٤	٨٢٠٨	٦٤٨١	٥٣٧٣٣	—
فرنسا	٦٥٦٧	٢٦٥١٥	٦٠٩١	٦٨١٩	٤٧٨١٤	٢٩٤٦٩
يوغسلافيا	٢٣٧٦	١٥٩٥٧	٥٢٢٩	٣٩٩٠	١٢٣٦٨	—
أوربا الغربية	٥٩٣٤	٢٣٢٥٨	٨٣٦٠	٧٢٨٨	٢٧٢٣٣	—
انجلترا	—	—	—	—	—	٣٠٨٠٠
هولندا	—	—	—	—	—	٣٦٣٠٠
دول حوض البحر الابيض	—	—	—	—	—	١٤٧٠٠

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

– يمكن فى ضوء الخبرات المتاحة فى مصر والتجارب الرائدة التى نفذتها وزارة الزراعة ، الوصول بانتاج الطماطم الى ٢٥ طنا كمتوسط عام للفدان فى الزراعات المكشوفة ، لو اعتنى بمقاومة الآفات والعمليات الزراعية ، وزراعة الهجن والاصناف الجديدة غزيرة المحصول .

– باستقراء احصائيات انتاج الخضر فى الفترة من ١٩٧٦ الى ١٩٨٠ ، يتضح ان متوسط الانتاج فى خلال هذه السنوات الخمس هو ٧٨٣٢٧٢٠ طنا ، وباستبعاد الكميات المصنعة وكميات التقاوى ، يتضح أن الكميات المتاحة – كمتوسط للاستهلاك المحلى فى خلال هذه السنوات الخمس – كانت ٦٨٩٤٩٧١ طن .

– أن التخلف فى تطوير قطف وتعبئة محاصيل الخضر يؤدى الى تلف ما يربو على ٢.٣ مليون طن ، تمثل ٢٨.٨٪ من جملة المحصول الناتج .

– لا يزال يعتمد على استيراد تقاوى الخضر من الخارج ، ولا يتعدى الانتاج المحلى منها ٧١٤ طن بنسبة ٢١٪ فقط من اجمالى الاحتياجات التى تقدر بحوالى ٣٤٠٠ طن .

– تعتبر عمليات تصنيع الخضر أحد الاركان الأساسية لاقتصاديات انتاج الخضر باعتبارها إحدى ضمانات توازن الاسعار وحماية الانتاج من التقلبات الموسمية ، التى تتعرض لها السوق المحلية فى مواسم الانتاج .

– يقدر المستهدف لشركات حفظ الاغذية حتى عام ١٩٩٠ بحوالى ٢٤٠ الف طن ، ويمكن مع تقليل التالف والفاقد الاستفادة بما يتراوح بين ٢٠٠ – ٣٠٠ الف طن ، ترفع الكميات المتاحة للتصنيع الى ما يربو على ٥٠٠ الف طن .

معوقات التصنيع الغذائى فى مصر :

لم يعد التصنيع الغذائى ، وخاصة صناعة حفـــظ وتعليب الخضروات ، قادرا على القيام بالدور المنتظر منه ، بسبب التغيرات الموسمية الحادة فى أسعار الكميات المعروضة من الخضروات الطازجة ، فضلا عن ارتفاع نسبة التالف والفاقد من المحصول الطازج وخاصة الطماطم ، مما أدى الى عدم امكان تصدير كميات يعتد بها من الطماطم الطازجة ، خاصة فى ضوء التغيرات التى حدثت فى البنيان الاقتصادى المصرى والتى ترتب عليها زيادة الطلب على المنتجات المصنعة ، فى وقت لا تستطيع فيه شركات التصنيع بأوضاعها الحالية وفى ظل السياسات السعرية القائمة مواكبة هذا الطلب المتزايد على المنتجات المصنعة ، ومن ثم تزايدت الواردات من هذه المنتجات برغم ما تنادى به بعض الآراء من ضرورة النهوض بصناعة حفظ الاغذية بالقدر الذى يكفى للاستهلاك المحلى بجانب فائض تصديرى منها ، والعمل على النهوض بانتاج الخضر وتطويره بالكيفية التى تحقق هذا الغرض كهدف اساسى ، وليس ثانويا يقوم على ما يتبقى من الاستهلاك الطازج .

وتستهدف هذه الدراسة ، التعرف على أهم العوامل المتسببة فى ضعف كفاءة تصنيع منتجات الطماطم وعجزها عن سد احتياجات السوق المحلية ، للوصول الى تصور بعض المقترحات التى تساهم فى تطوير الوضع القائم ، بما يكفل تنشيط حركة تصنيع الطماطم ، والاستفادة من الطماطم الطازجة فى أوقات انخفاض اسعارها وزيادة كمياتها المعروضة ، ومحاولة العمل بكافة السبل والوسائل لسد الاحتياجات المحلية ، علاوة على تحقيق فائض يمكن تصديره فى صورة منتجات طماطم ، بالإضافة إلى تصدير الطماطم الطازجـة .

ويفيد فى مجال هذه الدراسة ابراز ما يلى :

أهمية الأغذية المحفوظة :

تعتبر صناعة حفظ الاغذية من الصناعات الهامة فى الدول ذات الموارد والثروات الزراعية ، اذ تقوم هذه الصناعة باحداث توازن بين العرض والطلب على الحاصلات الزراعية عن طريق تصنيع الفائض عن حاجة الاستهلاك الطازج ، علاوة على توفير المعروض من المنتجات المحفوظة على مدار العام ، خاصة مع التطور الذى حدث فى البنيان الاجتماعى ، ولاسيما فى المجتمعات المتقدمة ، والذى كان من ابرز سماته الزيادة المطردة فى اعداد السيدات العاملات وفى احتياجاتهن

بالتالى الى أغذية مجهزة أو نصف مجهزة ، الامر الذى ادى الى زيادة كبيرة فى حجم الطلب على الاغذية المحفوظة ، بحيث أصبحت اغذية لازمة بدرجة أو بأخرى لجميع افراد المجتمع .

ويضاف الى ما سبق ، ما تؤديه صناعة الأغذية المحفوظة من دور هام فى تغذية الجيوش – سواء فى الحرب أو السلم – واثرها المباشر على نتائج المعارك الحربية ، خصوصا فى عالم اليوم الذى يندر ان تخلو فيه منطقة من نوع من أنواع النزاع المسلح .

ومن ثم اصبح من الاهمية بمكان توفير الاستثمارات اللازمة لهذه الصناعة بما يمكنها من تلبية احتياجات كل من السوق المحلى والخارجى . اذ أن هذه الصناعة تستطيع ان تكون ذات اثر فعال فى ميزان مدفوعات الدول التى تولى هذه الصناعة ما تستحقه من العناية والاهتمام . ويكفى لتوضيح ذلك أن نضرب مثلا بانتاج بلغاريا من الاغذية المحفوظة حيث بلغ فى عام ١٩٧٩ حوالى مليون طن ، صدرت منها ما يقرب من ثلاثة ارباع المليون بقيمة بلغت حوالى ٧٥٠ مليون دولار ، فى حين كان انتاج مصر فى العام نفسه ٦٧ الف طن ، وبلغت قيمة الصادرات ٢٠ مليون دولار .

أهمية الحفظ بالتعليب :

يطلق لفظ التعليب على الأغذية المحفوظة فى العلب ، غير أن هذه التسمية لم تعد مقصورة على الاغذية المحفوظة فى العلب ، بل تعدتها لتشمل الأغذية المحفوظة فى أوعية الومنيوم أو برطمانات أو زجاجات محكمة الغلق ، ومعاملة حراريا بما يكفل القضاء على عوامل فسادها .

وصناعة الحفظ بالتعليب تعتبر من أهم صناعات الحفظ ، وقد استحوذت على اهتمام العديد من اجهزة ومراكز البحث العلمى ، وازدهرت وتقدمت بفضل تضافر العديد من نتائج الابحاث التى قامت بها تلك المراكز .

وعلى الرغم من دخول الاغذية المجمدة كمنافس للأغذية المعلبة ، إلا ان الطلب على الاخيرة ما زال فى ازدياد حيث تتميز ببقائها صالحة للاستهلاك لفترات تمتد لعدة سنوات ، وكذلك بسرعة استخدامها وبسهولة اعدادها ، فهى لا تستدعى وقتا للاستعادة كما فى الاغذية المجففة ولا وقتا لزوال حالة التجمد كما فى الأغذية المجمدة .

منتجات الطماطم المصنعة :

يجرى تصنيع عدة منتجات من ثمار الطماطم تتباين حسب غرض الاستهلاك ، وهذه المنتجات يجب أن تنتج فى جميع الاحوال من ثمار سليمة تامة النضج كاملة التلوين خالية من أى عيوب ظاهرية ، مثل : تهشم الثمار أو الاصابة بأى من الأمراض الفطرية أو الحشرية أو بسبب التهشم الميكانيكى فى اثناء النقل ، ذلك لان سلامة الثمار الداخلة فى عملية الانتاج لها تأثيرها فى المنتج النهائى .

ومن أهم منتجات الطماطم الشائعة فى كثير من دول العالم :

١) عصير الطماطم : وهو العصير المستخرج على البارد أو تحت معاملة حرارية من ثمار الطماطم السليمة تامة النضج ، وغير المركز والمحتوى على لب الثمار ، مع اضافة ملح ، أو بدونه .

ويشترط فى عصير الطماطم أن يتم تصنيعه من ثمار عصيرية غير شحمية مكتملة التلوين ذات نكهة غنية من طعم ورائحة ورقم حمضى عال .

وفى مصر يتم انتاج عصير الطماطم بما لايجاوز ٢ ٪ من منتجات الطماطم المصنعة لمقابلة احتياجات الفنادق والمحلات العامة السياحية ، حيث يكون الاهتمام موجها اساسا الى انتاج صلصة لاستخدامات الطهى .

٢) صلصة الطماطم : وهى تعتبر من أهم منتجات الطماطم التى يتم التركيز على انتاجها فى مصر لاستخدامات الطهى .

ويتم انتاج الصلصة من ثمار الطماطم ذات الجودة العالية من المواصفات السابق ذكرها ، وبتركيز يتراوح بين ٢٣ ٪ – ٢٥ ٪ من المواد الصلبة الذائبة ، ومن الطبيعى انه يفضل انتاجها من الثمار المحتوية على نسبة عالية من المواد الصلبة ، ويتم الانتاج للوصول إلى هذا التركيز داخل أوعية مفرغة الهواء على درجة حرارة ٦٥م للحفاظ على جودة لون المنتج النهائى .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

٣) معجون الطماطم : ويتم انتاجه بنفس اشتراطات صلصة الطماطم ولكن بتركيز يتراوح بين ٣٥ ٪ الى ٣٨ ٪ . ولاسترجاعه لانتاج صلصة بتركيز يتراوح بين ٢٣٪ – ٢٥٪ ، فانه يتم تعديل التركيز داخل أوعية التركيز تحت التفريغ ، مع اضافة ماء أو عصير طماطم (ويفضل الاخير) . وعموما فان تعديل التركيز أمر غير مرغوب ، لما يصادفه من كثير من الصعوبات الفنية التى تؤثر على جودة المنتج النهائى .

٤) صلصة المائدة (الكاتشب) : وهى تعتبر من أفضل منتجات الطماطم المحببة لدى المستهلكين خاصة فى الدول الأوربية وامريكا ، وهى عادة تصنع مباشرة من لب ثمار الطماطم ، أو تصنع كمركزات (صلصة) فى مرحلة أولى ، ثم تنقل الى مصانع متخصصة لتحضيرها فى الصورة النهائية التى تقوم عليها .

ويفضل تصنيع الكاتشب من ثمار شحمية وليست عصيرية غنية فى محتواها من المواد الصلب الذائبة ، ويضاف اليها عند التصنيع ملح وسكر وخل وبودرة بصل أو شرائح بصل ، مع خليط من المواد الحريفة مثل : بودرة الثوم وبودرة الفلفل الأحمر لتحسين اللون .

وتعبأ الكاتشب فى زجاجات عبوات ٢٥٠ – ٥٠٠ جرام وتباع باسعار مرتفعة ، ولاشك أن توسع المنتجين فى مصر فى انتاج هذا النوع يمكن من تغطية احتياجات السوق المحلى وتوفير العملات الحرة التى تخصص لاستيراده من الخارج ، فضلا عن أن اسعار بيعه سوف تكون مجزية بما يغطى جزءا من الخسائر التى تتحملها الشركات من بيع الصلصة المسعرة جبريا بأقل من تكلفتها الفعلية .

٥) حفظ ثمار الطماطم الكاملة : اصبح هذا المنتج يلاقى اقبالا كبيرا لدى المستهلكين فى كل من أوربا وامريكا ، غير أنه لا يزال غير معروف فى السوق المحلى لارتفاع تكلفته ، حيث يعبأ فى عبوات صفيح أو عبوات زجاجية ٨٠٠ جرام ، ويتراوح سعر العبوة بين ١٨٠ مليم للعبوة الصفيح ، و٣٧٥ مليم للعبوة الزجاجية ، فى حين أن المحتوى من الثمار لايتجاوز قيمته ٨٠ – ١٠٠ مليم .

وفى مثل هذا الانتاج تستعمل عادة ثمار طماطم ذات صفات معينة لابد ان يتوافر فيها : صغر الحجم ، تلون كامل للثمرة ، تجانس حجم الثمار ، ثمار ذات لب لحمى وليست عصيرية ، غنية بالنكهة والرقم الحمضى ، ويتم عند التصنيع سلخ قشور الثمار بالبخار ، مع تعبئتها فى بيئة من عصير الطماطم الطبيعى .

ومن الممكن تصنيع هذا المنتج فى مصر بهدف التصدير ، نظرا لأن اسعاره لن تواكب مستوى دخول الافراد فى مصر .

وصلصة الطماطم اكثر هذه المنتجات تمشيا مع رغبات المستهلكين فى مصر .

دراسة الطلب على منتجات الطماطم :

تعتبر دراسات الطلب وسلوك المستهلك على جانب كبير من الاهمية ، وخاصة ان الهدف النهائى من العملية الانتاجية هو اتاحة السلع التى تواكب رغبات المستهلكين كما وكيفا ، وفى الشكل والزمن والمكان الملائم للمستهلك.

ودراسة الطلب المحلى على منتجات الطماطم المصنعة فى جمهورية مصر العربية امر يكتنفه الكثير من الصعوبات والمشكلات التحليلية ، اذ تتوقف الكميات المستهلكة الفعلية فى الواقع على الكميات المتاحة للاستهلاك فى ظل الظروف الانتاجية والتموينية والسعرية السائدة . ومن البدهى ان تلك الكميات المستهلكة تزيد اذا ما اتيحت أو طرحت فى السوق المحلى كميات اكبر من تلك المنتجات فى ظل المستويات السعرية والدخلية وغيرها من العوامل الاخرى السائدة .

ومن ثم فان دراسة تحليل الطلب المحلى على صلصة الطماطم تأخذ فى الاعتبار حجم الانتاج وكذلك حجم الاستيراد والتصدير – ان وجد – خلال فترة زمنية مقبولة والتغيير فى المخزون السلعى من سنة لأخرى لامكان التعرف على الاستهلاك الظاهرى الذى يمثل الطلب الافتراضى خلال الفترة الماضية ، حيث لا يشمل الطلب الافتراضى أو الاستهلاك الظاهرى حجم الطلب المكبوت أو الطلب الكامن الذى يتمثل فى عدم قدرة جهاز الانتاج على تلبية احتياجات الطلب السوقى أو عند وجود قصور أو عقبات لاستيراد هذه المنتجات من الخارج سدا للفجوة بين امكانات

جهاز الانتاج وحجم طلب السوق .

والوصول إلى تطور الاستهلاك الفعلى من منتجات الطماطم المحفوظة وخاصة الصلصة فى السوق المصرية ، فان الأمر يقتضى دراسة تطور الانتاج وكذلك الصادرات المصرية من هذا المنتج – إن وجدت – وحجم الاستيراد ، وبذلك يمكن حساب الكميات المتاحة للاستهلاك المحلى من صلصة الطماطم .

وفيما يلى تناول لهذه العناصر الثلاثة :

أولا : تطور انتاج منتجات الطماطم :

يبين الجدول التالى كمية الانتاج من منتجات الطماطم بالطن وقيمتها بالألف جنيه فى الفترة ١٩٦١/٦٠ – ١٩٨٤ :

كمية الانتاج من منتجات الطماطم بالطن وقيمتها بالألف جنيه فى الفترة ١٩٦١/٦٠ – ١٩٨٤

السنة	كمية الانتاج بالطن	القيمة بالألف جنيه
١٩٦١/٦٠	٦٨٢	١٢٨
١٩٦٥/٦٤	١٣٥٤	٣٥٩
١٩٧٠/٦٩	٤٩٣	١٤٨
١٩٧٣	١٧٩١	٦٨٧
١٩٧٤	١٧٣٥	٦٨٩
١٩٧٥	٢٨٦٧	١١١١
١٩٧٦	٢٩٥٠	١١٤٣
١٩٧٧	٢٩٠٢	١٣٦٧
١٩٧٨	٤٠٧٥	٢٠٣٨
١٩٧٩	٥٠٥٣	٢٥٢٦
١٩٨٠	٤١٨١	٢٠٩١
١٩٨١	٤٨٠٦	٣٥٨٠
١٩٨٢	٥٠٤٩	٤١١٢
١٩٨٣	٣٠٧٦	٢٥٨٨
١٩٨٤	٧٢٦٣	٣٧٣١

ويتضح من هذا الجدول :

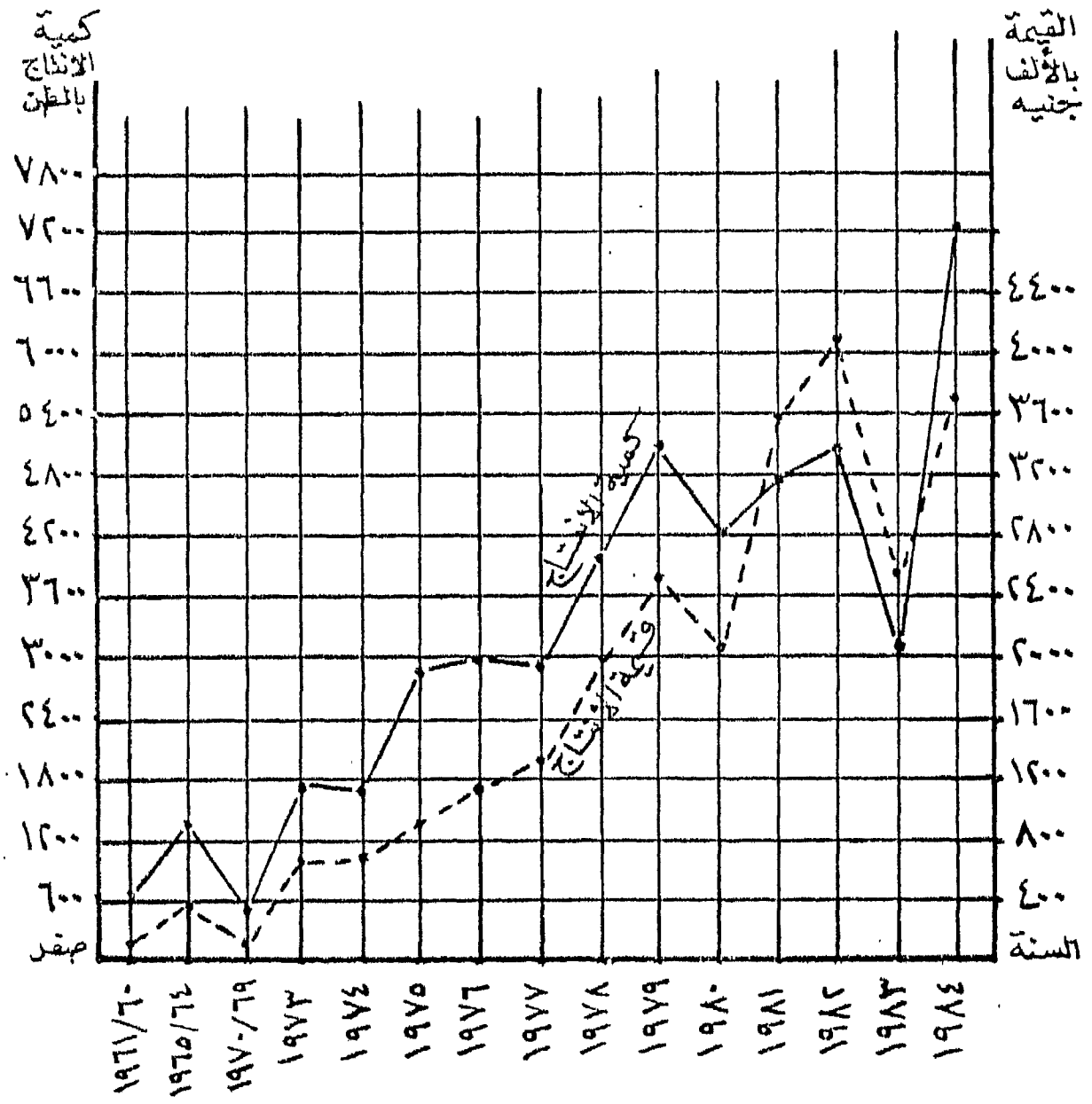
– ان تطور الانتاج لا يعكس التطور التدريجى ولكن يتصف بوجود طفرات انتاج فى بعض السنوات وانخفاض كبير فى سنوات اخرى عن السنوات التى سبقتها ، ويرجع هذا الارتفاع والانخفاض الى مجموعة من الاسباب ، منها :

× ان الانتاج يعتمد الى حد كبير على الانتاج الزراعى الذى يتاثر فى مصر بدرجة كبيرة بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية التى تسود اثناء فترات الزراعة والحصاد .

× ان الانتاج يعتمد الى حد كبير على اسعار شراء الخامات الزراعية التى لا تتسم بالثبات خلال الموسم الواحد . ولما كان المنتجون – وخاصة منتجى القطاع العام – لا يستطيعون شراء مستلزمات الانتاج الزراعى عند ارتفاع اسعارها ، فانهم لايستطيعون ان يحصلوا على ما يكفيهم من هذه المستلزمات لتشغيل طاقات الانتاج بالصورة المخطط لها طوال اليوم .

وتأسيسا على السببين السابقين ، فان المنتجين المحليين يحاولون الاستفادة باكبر ما يمكن عندما تتوافر المستلزمات الزراعية باسعار مقبولة لهم فيعلمون على تشغيل خطوط أنتاج هذه المستلزمات بالذات ، دون تلك التى تقف اسعار منتجاتها حائلا أمام الانتاج ، حيث ترتفع تكلفة الانتاج من هذه المنتجات بارتفاع اسعار مستلزماتها بشكل لا يسمح لهم ببيع انتاجها فى الاسواق فى ظل نظام التسعير الجبرى ، وعلى هذا فان المخزون السلعى من المنتجات تامة الصنع يمثل جانبا هاما فى هذه الصناعة بالذات . ذلك لان زيادة الانتاج المبنية على الاستفادة – ما امكن – من العوامل التى تمكن المنتجين من تدبير احتياجاتهم عند توافر المحصولات الزراعية باسعار مقبولة ، تؤدى بالضرورة الى وجود مخزون سلعى تحاول الشركات ان تستفيد منه فى السنوات التالية ، ولكن هذا المخزون لا يمكن الاستفادة منه لسنوات طويلة ، حيث يخضع لقواعد المواصفات القانونية وللبوار والتلف بعد فترة زمنية معينة .

تطـور كميـة الانتاج من الطمـاطم بالطـن وقيمتهـــا
بالألف جنيه فى الفترة من ٦٠ / ٦١ - ١٩٨٤



Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

وعلى هذا نجد أن الشركات المنتجة نفسها مضطرة – فى بعض الاحيان – الى تقليل برامج انتاجها من الاصناف التى يتوافر لديها مخزون سلعى منها يغطى حاجة الطلب خلال الأجل القصير والمتوسط .

ثانيا : الصادرات والواردات المصرية من منتجات الطماطم المعلبة :

تعتبر صلصة الطماطم فى حكم السلع التموينية من وجهة نظر متخذى القرار ، ونظرا لعدم كفاية حجم الانتاج لسد حاجات الاستهلاك المحلى ، فقد توقف ما كان يتم تصديره سابقا من عصير الطماطم وتم توجيه كل الكميات المنتجة الى الاسواق المحلية وحظر تصدير جزء منه ، فضلا عن التجاء الدولة الى استيرادها من الخارج .

وقد تطور حجم الواردات منها منذ عام ١٩٧٣ وما بعدها – سنة بعد أخرى – بسبب عوامل من اهمها :

× التجاء القائمين على التموين بالجيش الى استيراد كميات متزايدة من الأغذية المحفوظة .

× انتهاج سياسة الانفتاح الاقتصادى وتشجيع استثمار رأس المال العربى والاجنبى فى مجالات السياحة والفنادق ، واقامة الكثير من المنشآت – فى هذا المجال – التى سارعت باستيراد مجموعة من منتجات الاغذية المحفوظة التى تتناسب وطلبات عملائها الاجانب .

× السياسة الجمركية التى تعفى منتجات الاغذية المحفوظة من الجمارك أو تخفض من نسبتها بشكل ملحوظ ، شجعت على زيادة حجم المنتجات المستوردة .

× زيادة السكان وارتفاع مستوى المعيشة فى مصر بسبب ارتفاع الدخل القومى .

ويؤكد هذا التطور فى حجم الواردات من منتجات الطماطم ، الجدول الوارد فى الصفحة التالية .

ثالثا : موقف المخزون السلعى للصلصة خلال الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٣ :

يمثل المخزون السلعى أحد المؤشرات الهامة عند حساب الاستهلاك الظاهرى للسوق المحلى من هذا المنتج . وطبيعة صناعة حفظ الاغذية – بصفة عامة – تقتضى وجود تغيرات فى المخزون السلعى من عام الى آخر ، وذلك بسبب طبيعة مستلزمات الانتاج الزراعية ومدى توافرها باسعار مناسبة فى مواسم الانتاج الزراعى ، كما يتأثر المخزون السلعى بتقلبات السوق المحلى .

وفيما يلى بيان بموقف المخزون السلعى من منتجات الطماطم المعلبة خلال الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٣ يوضح مدى تذبذب المخزون السلعى وعدم ثباته :

المخزون السلعى من منتجات الطماطم والتغير فيه فى الفترة ٧١-١٩٨٣

السنة	المخزون السلعى بالطن	التغير فى المخزون بالطن
١٩٧١	١٤٦	–
١٩٧٢	٢١٦	٧٠
١٩٧٣	١٢٧	(٨٩)
١٩٧٤	٥٣١	٤٠٤
١٩٧٥	١١٤١	٦١٠
١٩٧٦	١٥١٢	٣٧١
١٩٧٧	١١٧٦	(٣٣٦)
١٩٧٨	١٩٣٣	٧٥٧
١٩٧٩	١٣٥٠	(٥٨٣)
١٩٨٠	١٩٠٠	٥٥٠
١٩٨١	١٤٤٨	(٤٠٦)
١٩٨٢	١٩٨٩	(٤٩٩)
١٩٨٣	١٢٩٦	

تطور الاستهلاك الظاهرى لمنتجات الطماطم المعلبة (الصلصة).

يستهدف تحليل تطور الانتاج من الصلصة خلال الفترة ٧٢/١٩٨٠ وكذا التغير فى المخزون خلال تلك السنوات ، والواردات والصادرات

تطور الواردات من الأغذية المحفوظة بالطن
في الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٠

السنوات / البيـــــان	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠
عصير وفواكه محفوظة	٢٧٥	٣٩	٧٨	٧٣٨	١٦٤٩	٢٧٩٩	٢٣٣٤	٣٧٦٠	٥٤٢	٧٧٠
مربـــات					٣٢	١٦٣٣	٦٨٩	١٦١	٨٧٤	٩١٨
منتجات طماطم	١٣٥	١٧	٣٨	٤١٧	٩٦٠	٩٦٠	١٢٣٩	١٣٠١	٢٩٣٣	٤١٠٩
خضر محفوظة	١٩	٣٠	٥	٦٠	١٣٧	١٧٧	١٨٦	٢٩٤	٤١٩	٤٥٩٧
معلبات اسماك	٦٢١	٤٤٠	٩١	٥٢٦	١٤٠٨	١٩٣١	٢٣٦١	٣٤٠٩	٣٩١١	٤٣٠٠
اسماك مجمدة	٥٥٨٠	٧٣٥٠	٢٢٤٤٩	١٩٢٧٦	٢٥٤٢٩	٣٣٧٦٦	٤٣٧٠	٦٢٣٠	٦٥٨٠	٧١٠٠

* بيانات سنة ١٩٨٠ تقديرية فيما عدا الاسماك المجمدة

خلال نفس الفترة الزمنية – الوصول الى حجم الاستهلاك الظاهرى سنويا فى الفترة من ٧٢ /١٩٨٣ والذى قدر على أساس حجم الانتاج المحلى السنوى ، مضافا اليه الواردات ومخصوما منه الصادرات ، مع الأخذ فى الاعتبار التغيير فى المخزون السلعى .

وعلى ضوء ذلك ، يكون حجم الاستهلاك الظاهرى على النحو المبين فى الجدول التالى :

الاستهلاك الظاهرى المحسوب فى
الفترة ١٩٧٢ – ١٩٨٣

السنة	لاستهلاك الظاهرى بالطن
١٩٧٢	١٠٣٣
١٩٧٣	١٨٩٩
١٩٧٤	١٧٤٦
١٩٧٥	٣٢١٦
١٩٧٦	٣٨١٠
١٩٧٧	٤٣٤٦
١٩٧٨	٧٠٩٢
١٩٧٩	٧٧٠٣
١٩٨٠	٨٧٦٦
١٩٨١	٩٩٤١
١٩٨٢	١٠٧٣٦
١٩٨٣	١١٥٩٥

ومن الجدول السابق يتضح أن استهلاك الصلصة اتسم بالتزايد الملحوظ ، حيث قفز حجم الاستهلاك فى عام ١٩٨٠ الى سبعة امثال ما كان عليه عام ١٩٧٢ . وترجع هذه الزيادة فى الاستهلاك اساسا الى مجموعة من العوامل الهامة من بينها : زيادة عدد السكان ، وارتفاع مستوى الدخول خاصة بعد عام ٧٢ ، وكذلك تغير نمط الاستهلاك .

الا أن الاستهلاك المحلى الظاهرى الذى تم حسابه لا يمثل الطلب الحقيقى أو الطاقة الاستيعابية للسوق المحلية خلال الفترة الماضية .

تعديل الاستهلاك الظاهرى ليتضمن الطلب المكبوت خلال الفترة ٧٢–١٩٨٠ :

يقصد بالطلب المكبوت ذلك القدر من الطلب الذى كان من الممكن أن يتحول الى استهلاك فعلى ، لولا تدخل مجموعة من العوامل التى تعمل على عدم توافر قدر من هذه المنتجات فى الاسواق ، وقد تتعلق هذه العوامل بالجوانب الانتاجية والفنية وسياسات الشركات فى بناء هيكل المخزون من السلع تامة الصنع أو الجوانب المتعلقة بسياسات الاستيراد والتصدير ، سواء على مستوى الدولة أو على مستوى المنشأة .

وقد اعتمد فى تقدير الطلب المكبوت خلال الفترة ٧٢ / ١٩٧٧ على آراء رجال الادارة العليا بالشركات الرئيسية المنتجة (قها وادفينا) . اما الفترة من ٧٨ / ١٩٨٠ فقد اعتمد فى تقدير الطلب على احصاءات كلتا الشركتين الخاصة بحجم الطلبات غير المنفذة .

وتشير تقديرات الطلب المكبوت فى الفترة ١٩٧٧/٧٢ – كما يوضحها الجدول التالى – الى صغر نسبة هذا الطلب فى حالات الخضر المحفوظة والمربات والبقول المعلبة بالمقارنة بنسبة الطلب المكبوت للاصناف الاخري التى وصلت الى ٥٠٪ فى الخضر المجمدة ، و٣٥ ٪ فى منتجات الطماطم .

النسبة المئوية لحجم الطلب المكبوت للطلب الكلى
لمجموعات المنتجات المصنعة خلال
١٩٧٧ /٧٢ ، ١٩٨٠ /٧٨

البيان	الفترة ١٩٧٧/٧٢ الطلب المكبوت ٪	الفترة ١٩٨٠/٧٨ الطلب المكبوت ٪
عصائر وشربات وكمبوت	١٢	٧
مربات	١٤	٢٠
منتجات الطماطم	٣٥	٣٠
خضروات محفوظة	٨	٥
خضروات مجمدة	٥٠	١٠٠
بقول معلبة	١٥	١٢
فاكهة مجففة	٥	٤٠
اسماك مجمدة مجهزة	١٠	٢٠

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

واذا ما اضيفت هذه النسب من الطلب المكبوت الى الاستهلاك الظاهرى السنوى المتحقق خلال السنوات من ٧٢ – ١٩٨٣ ، لأمكن التوصل الى مؤشرات تقديرية للطلب الحقيقى وهو الاستهلاك الذى كان من الممكن ان يتحقق فى السوق المحلية لولا وجود بعض العوائق والمتغيرات المؤثرة التى سادت الاقتصاد القومى . وعلى هذا فان تعديل الاستهلاك الظاهرى ليشمل هذه النسبة ، امر لابد منه للتنبؤ بما سوف يكون عليه الطلب والاستهلاك خلال الفترات المقبلة .

وعلى أساس الجدولين السابقين ، يوضح الجدول التالى تقديرات حجم الطلب على صلصة الطماطم خلال السنوات ٧٢ – ١٩٨٣ .

تقديرات لتطور حجم الطلب على السلعة

فى الفترة ٧٢–١٩٨٣

السنوات	حجم الطلب بالطن
١٩٧٢	١٣٩٤
١٩٧٣	٢٥٦٤
١٩٧٤	٢٣٥٧
١٩٧٥	٣٣٤٩
١٩٧٦	٥١٤٤
١٩٧٧	٥٨٦٧
١٩٧٨	٩٢١٩
١٩٧٩	١٠٠١٤
١٩٨٠	١١٣٩٦
١٩٨١	١١٩٠٠
١٩٨٢	١٣٢٠٠
١٩٨٣	١١٤٥٠٠

متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهرى من صلصة الطماطم :

يتأثر نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهرى بكل من الكمية المتاحة للاستهلاك وعدد السكان .

وقد تم حساب متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهرى الحقيقى وليس المعدل ، خلال السنوات ٧٧ – ١٩٨٠ .

وفيما يلى متوسط نصيب الفرد بالكيلو جرام من الاستهلاك الظاهرى من صلصة الطماطم خلال هذه الفترة .

متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك

الظاهرى لصلصة الطماطم فى الفترة

٧٧–١٩٨٠

السنة	اجمالى الاستهلاك الظاهرى بالطن	عدد السكان بالمليـــون	نصيب الفرد بالكيلو جرام
١٩٧٧	٤٣٤٦	٣٨,٨	٠,١١
١٩٧٨	٧٠٩٢	٣٩,٧	٠,١٨
١٩٧٩	٧٧٠٣	٤٠,٦	٠,١٩
١٩٨٠	٨٧٦٦	٤١,٥	٠,٢١

التنبؤ بالطلب على الصلصة للفترة المقبلة حتى عام ٢٠٠٠

تستهلك صلصة الطماطم فى مصر من خلال :

أ) الاستهلاك الجماعى : ويشمل استهلاك القطاع الحكومى الذى يتضمن : المستشفيات العامة والمدارس ، الادارات المركزية للاحتياجات بالقوات المسلحة ، ادارات الاحتياجات لتموين قوات الامن المركزى ، كما يشمل الاستهلاك الجماعى لتوريدات من الشركات المنتجة مباشرة للتجمعات العمالية فى المصانع والنوادى والفنادق وغيرها .

ب) الاستهلاك العائلى : ويشمل الاستهلاك النهائى لكميات المنتجات التى تتعامل فيها شركات التموين (المجمعات الاستهلاكية) باعتبارها القناة الرئيسية التى يسلكها منتج الصلصة للوصول الى المستهلك النهائى .

ولكى نصل الى نصيب كل من القطاعين المذكورين من الاستهلاك ، فقد تم الاسترشاد بحجم المبيعات الفعلية لشركتى قها وادفينا خلال السنوات ٧٨ – ٧٩ – ١٩٨٠ الى هذه القطاعات ، حيث تبين ان متوسط نسبة الاستهلاك الجماعى الى الاستهلاك الفردى خلال الفترة المذكورة

هى ٢١ ٪ الى ٧٩ ٪ .

ولاشك أنه عند التنبؤ بالطلب ، لابد من الاخذ فى الاعتبار كافة العوامل التى تؤثر على الطلب الكلى وهى :

– مدى توافر الاعتمادات التى تخصص لمنشآت الاستهلاك الجمـاعى .

– عدد السكان وما يعكسه معدل نمو السكان خلال الفترات المقبلة ، وكذلك مدى التوسع فى قطاعات الخدمات الحكومية كالمدارس والمستشفيات وأجهزة الشرطة والقوات المسلحة وغيرها .

– السكان الحضريون : وما يختلفون فيه عن سكان الريف من حيث الشراء وعادات الشراء .

– تطور عدد النساء العاملات : بالمصانع والاجهزة الحكومية والشركات التجارية .

– متوسط دخل الفرد : ذلك لأن المستهلك الحقيقى يتخذ من دخله اساسا لتحديد طلبه على نوع من أنوع السلع .

– السعر : وان كان يجدر الاشارة الى صعوبة استخدام السعر كمتغير عند اعداد تنبؤات الطلب ، وخاصة انه فى حالات السلع المسعرة تسعيرا جبريا مثل معظم منتجات الاغذية المحفوظة ، يلزم ان يكون هناك تحفظ شديد على استخدام الاسعار كعامل مؤثر على الطلب ، اذ ان هذه الاسعار لا تعكس الصورة التوازنية الحقيقية فى المجتمع بالنسبة للدخول أو لتفضيلات المستهلك .

كذلك تجدر الاشارة الى أن بعض الدراسات التى أجريت فى أواخر عقد السبعينات واوائل الثمانينات للتنبؤ بحجم الاستهلاك الكلى لمجموعات السلع الغذائية المحفوظة ومن بينها مجموعة منتجات الطماطم (صلصة طماطم وعصير طماطم) ، اظهرت تباينا شديدا . ومن هذه الدراسات على سبيل المثال النموذجان التاليان :

أولا : دراسة خاصة بالهيئة العامة للتصنيع بالاشتراك مع البيت الاستشارى العربى الدولى أريكون عام ١٩٨٠ :

وقد اسفرت هذه الدراسة عن مؤشرات التنبؤ بالطلب الكلى على منتجات الطماطم للفترة من ١٩٨٥ حتى عام ٢٠٠٠ على الوجه الذى يوضحه الجدول التالى :

التنبؤ بالطلب على منتجات الطماطم المحفوظة
بالألف طن خلال السنوات
١٩٨٥ – ٢٠٠٠

السنوات	اجمالى الطلب	منتجات الطماطم	
		صلصة الطماطم	عصير الطماطم
١٩٨٥	١٧.٤	١٧.٠٠	٠.٤
١٩٨٦	١٨.٧	١٨.٣	٠.٤
١٩٨٧	٢٠.٠٠	١٩.٦	٠.٤
١٩٨٨	٢١.٣	٢٠.٩	٠.٤
١٩٨٩	٢٢.٦	٢٢.١	٠.٥
١٩٩٠	٢٣.٩	٢٣.٤	٠.٥
١٩٩١	٢٥.٢	٢٤.٧	٠.٥
١٩٩٢	٢٦.٥	٢٦.٠٠	٠.٥
١٩٩٣	٢٧.٨	٢٧.٢	٠.٦
١٩٩٤	٢٩.١	٢٨.٥	٠.٦
١٩٩٥	٣٠.٣	٢٩.٧	٠.٦
١٩٩٦	٣١.٦	٣١.٠٠	٠.٦
١٩٩٧	٣٢.٩	٣٢.٢	٠.٧
١٩٩٨	٣٤.٢	٣٣.٥	٠.٧
١٩٩٩	٣٥.٢	٣٤.٨	٠.٧
٢٠٠٠	٣٦.٨	٣٦.١	٠.٧

ثانيا : دراسة خاصة بالامانة الفنية للصناعات الغذائية بشأن اجراء مسح للصناعات الغذائية بمصر والسودان فى نطاق لجان التكامل بالاشتراك مع الهيئة العامة للتصنيع عام ١٩٧٨ :

وقد اسفرت هذه الدراسة عن مؤشرات التنبؤ بالطلب الكلى على منتجات الاغذية المحفوظة ، ومن بينها منتجات الطماطم للفترة من ١٩٧٨ حتى عام ٢٠٠٠ .

تقديرات الاستهلاك لأهم مجموعات منتجات الاغذية المحفوظة

فـــى الفتـــــرة ١٩٧٧ – ٢٠٠٠

السنه	نسبه الزياده	الاستهلاك الكلى من المعلبات والفاكهة والبقول والاسماك واللحوم المحفوظة طن	عصير وشربات	مربات	خضروات	الطماطم	البقول	معلبات اسماك	لحوم محفوظة
١٩٧٧		٤٤١٢٦	١٦١١٨	٦٢٧٦	٢٩٧٧	٢٦٠٢	٧٣٥١	٣٦٦٠	١٨٤٩
١٩٧٨	٧.٥	٤٧٤٥٥	١٧٧٣٠	٩٧٤٣	٣٠٥١	٣١٣٤	٣٨٦٩	٣٩٥٣	١٩٧٨
١٩٧٩	٧.٦	٥١٠٤٧	١٩٥٠٣	١٠٢٣٠	٣١٢٧	٣٣٨٥	٨٤١٧	٤٢٦٩	٢١١٦
١٩٨٠	٧.٦	٥٤٩٣٧	٢١٤٥٣	١٠٧٤٢	٣٢٠٥	٣٦٥٦	٩٠٠٦	٤٦١١	٢٢٦٤
١٩٨١	٧.٧	٥٩١٤٨	٢٣٥٩٨	١١٢٧٩	٣٢٨٥	٣٩٤٨	٩٦٧٦	٩٤٨٠	٢٤٢٢
١٩٨٢	٧.٧	٦٣٧١٣	٣٥٩٥٨	١١٨٤٣	٣٣٦٧	٤٢٦٤	١٠٣١٣	٥٣٧٨	٢٥٩٢
١٩٨٣	٧.٨	٦٨٦٥٩	٢٨٥٠٤	١٢٤٣٥	٣٤٥١	٤٦٠٥	١١٠٣٣	٥٨٠٨	٢٧٧٣
١٩٨٤	٧.٨	٧٤٠٢١	٢١٤٠٩	١٣٥٥٧	٣٥٣٧	٤٩٧٣	١١٨٠٥	٦٢٧٣	٢٩٦٧
١٩٨٥	٧.٨	٧٩٨٣٧	٣٤٥٥٠	١٣٧١٠	٣٦٢٥	٥٣٧١	١٢١٣١	٦٧٧٥	٣١٧٥
١٩٨٦	٧.٩	٨٦١٤٧	٣٨٠٠٥	١٤٣٩٦	٣٧١٦	٥٨٠١	١٣٥١٥	٧٣١٧	٣٣٩٧
١٩٨٧	٧.٩	٩٢٩٩٤	٤١٨٠٦	١٥١١٦	٣٨٠٩	٦٢٦٥	١٤٤٦١	٧٩٠٢	٣٦٣٥
١٩٨٨	٨.٠	١٠٠٤٢٥	٤٥٩٨٧	١٥٨٧٢	٣٩٠٤	٦٧٦٦	١٥٤٧٣	٨٥٣٤	٣٨٨٩
١٩٨٩	٨.٠	١٠٨٤٩٥	٥٠٥٨٦	١٦٦٦٦	٤٠٠٢	٧٣٠٧	١٦٥٥٦	٩٢١٧	٤١٦١
١٩٩٠	٨.١	١١٧٢٥	٥٥٦٤٥	١٧٤٩٩	٤١٠٢	٧٨٩٢	١٧٧١٥	٩٩٥٤	٤٤٥٢
١٩٩١	٨.١	١٠٦٧٨١	٦١٢١٠	١٨٣٧٤	٤٢٠٥	٨٥٢٣	١٨٩٥٥	١٠٧٥٠	٤٧٦٤
١٩٩٢	٨.٢	١١٧١٢٨	٦٧٢٣١	١٩٢٩٣	٤٣١٠	٩٢٠٥	٢٠٢٨٢	١١٦١٠	٥٠٩٧
١٩٩٣	٨.٢	١٤٨٣٧٦	٧٤٠٦٤	٣٠٢٥٨	٤٤١٨	٩٩٤١	٢١٧٠٢	١٢٥٣٩	٥٤٥٤
١٩٩٤	٨.٢	١٦٠٦٠٤	٨١٤٧٠	٣١٢٧١	٤٥٢٨	١٠٧٣٦	٢٣٢٢١	١٣٥٤٢	٥٨٣٦
١٩٩٥	٨.٢	١٧٣٩٠٤	٨٩٦١٧	٢٢٣٣٥	٤٦٤١	١١٥٩٥	٢٤٨٤٦	١٤٦٢٥	٦٢٤٥
١٩٩٦	٨.٣	١٨٨٣٧٣	٩٨٥٧٩	٢٣٤٥٢	٤٧٥٧	١٢٥٢٣	٢٦٥٨٥	١٥٧٩٥	٦٦٨٢
١٩٩٧	٨.٤	٢٠٤١١٨	١٠٨٤٣٧	٢٤٦٢٥	٤٨٧٦	١٣٥٢٥	٢٨٤٤٦	١٧٠٥٩	٧١٥٠
١٩٩٨	٨.٤	٢٢١٢٥٤	١١٩٢٨١	٢٥٨٥٦	٤٩٩٨	١٤٦٠٧	٣٠٤٣٧	١٨٤٢٤	٧٦٦٥١
١٩٩٩	٨.٤	٢٣٩١١٠	١٣١٢٠٩	٢٧١٤٩	٥١٢٣	١٥٧٧٦	٢٣٥٦٨	١٩٨٩٨	٨١٨٧
٢٠٠٠	٨.٥	٢٦٠٢٢٣	١٤٤٢٣٠	٢٨٥٥٦	٥٢٥١	١٧٠٣٨	٣٤٨٤٨	٢١٤٩٠	٨٧٦٠

وباستظهار مؤشر التنبؤ بالطلب الكلى للدراستين السابقتين ، يرجح الاخذ بمؤشرات الدراسة الأولى لما يلى :

١) مؤشرات الدراسة الثانية أخذت بمعدل نمو ثابت تقريبا لجميع مجموعات السلع الغذائية المحفوظة ، دون الأخذ فى الاعتبار المحددات السابق الاشارة اليها عند التنبؤ المستقبلى للطلب الكلى ، مثل : التغير فى المخزون السلعى من سنة الى اخرى سلبا أو ايجابا ، وكذلك الانتاج الفعلى لمدد تاريخية سابقة لعملية التنبؤ ، والاستهلاك الظاهرى وتقدير حجم الطلب المكبوت . وكلها مؤشرات تعين على تحديد عملية التنبؤ بأسلوب علمى .

٢) بالنسبة للدراسة الأولى ، روعى عند التنبؤ بالطلب الكلى الأخذ فى الاعتبار جميع العوامل السابقة ، بالاضافة الى المؤشرات فى الطلب الفردى والطلب الجماعى على السلعة .

المحددات الاساسية لتصنيع منتجات الطماطم فى مصر:

أولا : الخامات الزراعية :

تلعب الخامات الزراعية الدور الأساسى والهام فى نجاح صناعة حفظ الاغذية ، وهى تمثل عنصرا هاما فى تكاليف الانتاج حيث تتراوح نسبتها بين ٢٥- ٥٠٪ من اجمالى التكاليف ، وفقا لنوع المنتج وطريقة حفظه .

ويعتبر توفير الخامات الزراعية بالكمية المطلوبة والمواصفات الواجبة ، وفى الوقت المناسب وبالسعر الملائم – من أهم العناصر فى تقدم وازدهار صناعة حفظ الأغذية ، وكذلك فان استيفاء الخامات الزراعية لشروط الجودة المطلوبة يعتبر أمرا حيويا لنجاح صناعة الاغذية حيث لايمكن بحال من الاحوال الحصول على انتاج ذى صفات جودة عالية ما لم نبدأ اصلا بخامات جيدة . ولا يخفى ما لعنصر جودة المنتجات من اثر فعال لدعم قدرتها على المنافسة ، خصوصا فى البلاد المتقدمة التى تعتبر الجودة هى المفتاح الأول لأسواقها .

وقد بلغت الكمية المستخدمة فى انتاج صلصة الطماطم فى عام ١٩٧٩ نحو ٢٥٠٠٠ طن ثمار طماطم ، فى حين بلغ الانتاج الزراعى فى نفس العام ٢٤٢٠٥٥٥ طن ثمار طماطم ، وبمقارنة الرقمين يتضح ان كميات الخامات الزراعية المستخدمة فى تصنيع الصلصة ١.٠٣٪ من كمية الانتاج الزراعى السنوى . ومع ذلك فان الشركات الصناعية المنتجة تعانى نقصا فى الخامات ، ينتج عنه تعطيل فى الطاقات المتاحة وعدم الوفاء بمتطلبات الاسواق .

ويرجع ذلك لعدة اسباب منها :

– عدم التحكم فى طول مدة عرض محصول الطماطم .

– عدم توفر الخامات الزراعية المطلوبة للتصنيع بأسعار اقتصادية ، مع عدم ثبات الاسعار حتى خلال الموسم الواحد .

– عدم توفر الجودة المطلوبة فى الخامات المتاحة للتصنيع للوفاء بمتطلبات الانتاج الجيد ، اذ يجب ان تتميز الطماطم المتاحة للتصنيع بصفات الجودة العامة ، من حيث اللون والقوام والطعم ونسبة الحموضة ، وان تكون بصفة خاصة ذات محتوى عال من المواد الصلبة الذائبة .

ويتم مداركة احتياجات التصنيع من الطماطم عن طريق التجار والسماسرة ونسبة تكاد تكون منعدمة من المزارعين مباشرة بواسطة لجان مشتروات تمثل فيها الادارات المعنية . ونظرا لأن حوالى ٩٠ ٪ من نشاط قطاع الاغذية المحفوظة يقع فى مجال القطاع العام ، فان اللوائح المالية والتعقيدات الادارية الى جانب سوء الانتاج الزراعى – تلعب دورهـا فى عرقلة امداد المصانع باحتياجاتها من الخامات الزراعية ، سواء من حيث الكم أو الجودة .

والخامات الموردة بأى من الطريقتين تكون منخفضة الجودة وغير مناسبة لانتاج جيد ، حيث يمر عليها اكثر من ٢٤ ساعة من وقت قطفها وتعبأ فى اقفاص من الجريد ، مما يؤثر على سلامة وجودة الثمار ، اضافة إلى عدم اختيار الوسيلة المناسبة للنقل ، وطول المسافة بين اماكن الانتاج الزراعى والمصانع ، وعدم توفر المخازن المكيفة بالمصانع

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

لحفظ الخامات من وقت ورودها لحين بدء تصنيعها .

كل تلك العوامل تتشابك مع بعضها فى الترتيب الزمنى مما تكون حصيلته المؤكدة خامات غير جيدة ، وفى كثير من الاحوال غير صالحة للاستخدام ، مما يضع المصنع امام احد امرين : اما رفض تلك الخامات وتعرض المصانع للتعطل عن الانتاج وهو امر يؤثر تاثيرا مباشرا على اقتصاديات الانتاج ، وإما قبول تلك الخامات مع اجراء خصم مقابل عدم المطابقة للمواصفات ، وهذا الاجراء فى حد ذاته يعتبر ذا اثر سيئ على المنتج .

ومن ثم فقد اصبحت هناك ضرورة للتفكير فى اقامة خطوط انتاجية لعصير الطماطم فى اماكن تركيز زراعتها فى صورة عصير طماطم ذى تركيز مبدئى بعد التخلص من نسبة من المحتوى المائى للعصير على نحو ما يتم فى الخارج باجراء هذه العملية فى فترات الفيض المحصولى ، ونقل العصير نصف المركز بسيارات مزودة بتانكات مبردة الى المصانع لتعبئته فى اكياس بولى اثيلين داخل براميل وحفظه فى الثلاجات ، وبعاد تركيزه وتعبئته وفقا لاحتياجات الأسواق أو للاستخدام المباشر فى تجهيز الخضروات المطبوخة المعلبة .

ثانيا : الطاقات المتاحة والمتوقعة :

لاشك أن الطاقة الانتاجية المتاحة تعتبر من أهم عوامل الانتاج التى يؤدى حسن الاستغلال والاستفادة منها باكبر كفاءة ممكنة الى تحقيق نتائج اقتصادية تدفع عجلة التنمية ، مما يستدعى تحديد الطاقات غير المستغلة بهدف ترشيدالتوسعات المستقبلة ، بحيث لا يتم الموافقة على مشروعات جديدة مع وجود طاقات غير مستغلة لمشروعات قائمة ، الامر الذى يمكن معه تحقيق الاستفادة الكاملة من الموارد المتاحة على المستوى القومى .

وبدراسة الطاقات المتاحة والانتاج الفعلى لشركتى القطاع العام (قها وادفينا) يتضح ان بهما طاقات متاحة لإنتاج ١٢٠٠٠ طن ، فى حين أن الانتاج الفعلى بهما يبلغ ٥٢١٠ طن ، بمعنى ان الطاقات غير المستغلة بكلتا الشركتين ٦٧٩٠ طن بنسبة ٥٦,٦ ٪ .

ومن ارتفاع نسبة الطاقة غير المستغلة وتحليل اسبابها ، يتضح ان عدم توافر مستلزمات الانتاج يمثل ٩٩,٢ ٪ من أسبـاب عدم استغلال الطاقة .

وبالنسبة للطاقات الانتاجية للمشروعات الجديدة لانتاج صلصة الطماطم ، يتضح ان الخطة القومية قد تضمنت زيادة طاقة انتاج صلصة الطماطم بكمية قدرها ٧٢٠٠٠ طن حتى عام ١٩٨٥ موزعة على ١٢ خطا ، طاقة كل منها ٦٠٠٠ طن .

كذلك تقوم شركتا القطاع العام حاليا بتنفيذ توسعات جديدة قدرها ١٤٥٠٠ طن . ومن المنتظر ان يضيف القطاع المشترك طاقة انتاجية حتى عام ١٩٨٥ حجمها ٨٤٩٠ طن لتصبح الطاقة المطلوب اضافتها وفقا لتقديرات الخطة القومية = ٧٢٠٠٠ - (١٤٥٠٠ + ٨٤٩٠) = ٤٩٠١٠ طن .

أما بالنسبة للمشروعات الخاضعة للقانون ٤٣ ، فتبلغ طاقتها الكلية بالنسبة للاغذية المحفوظة عموما ١٧٠٠٠ طن ، وما زالت معظم هذه المشروعات تحت الدراسة بهيئة الاستثمار ، ولا يعتد بها قبل الموافقة عليها ، وذلك باستثناء التوسعات القائمة بمصنع البحيرة للمعلبات (فريسكو) وتقدر طاقته من الصلصة بحوالى ٨٠٠ طن يمكن احتسابها لأن المصنع قائم حاليا ، ويمكن احتساب طاقة توسعاته بالكامل .

ومن ثم يمكن حصر الطاقات المتوقعة حتى نهاية عام ١٩٨٥ موزعة بين مشروعات الخطة القومية والمشروعات الجارى تنفيذها ومشروعات القطاع الخاص والمشترك ، على النحو التالى :

الطاقة المتاحة عام ١٩٨٠	١٢٤٠٠ طن
خطة قومية	١٢٠٠٠ طن
مشروعات جار تنفيذها بالقطاع العام	٢٥٠٠ طن
مشروعات مشتركة او قطاع خاص	٨٠٠ طن
اجمالى الطاقة المستهدفة حتى نهاية ١٩٨٥	٢٧٧٠٠ طن

ومن ثم يمكن القول بان حجم الطاقات الجديدة التى يستهدف اضافتها حتى عام ٢٠٠٠ تقدر بكمية ٨٤٠٠ طن سنويا ، على أنه يجب الاخذ فى الاعتبار عند تنفيذ هذه الطاقات الاضافية ما ورد بالخطة القومية من مشروعات لطاقات جديدة .

وتقدر التكاليف الاستثمارية لهذه الطاقة بمبلغ ٢٩٤٠ الف جنيه ، على اساس ان التكلفة الاستثمارية لانتاج طن من الصلصة هو ٣٥٠ جنيه وفقا للأسعار السائدة عام ١٩٨١ (متضمنة المبانى والمرافق الخدمية من خطوط لانتاج العلب الصفيح ، والبخار وغيرها) .

سياسة التسعير الحالية فى السوق المحلى :

بدراسة اساليب التسعير فى شركات القطاع العام التى تعمل فى مجال انتاج الاغذية المحفوظة ، يتضح ان الغالبية العظمى من منتجاتها تخضع لأسلوب التسعير الجبرى ، ويقصد به السعر الذى يلتزم المنتج بالبيع به ، ولا يجب أن يحيد عنه كل من تاجر التجزئة أو المنتج . والافتراض العادل هنا هو أن يكون السعر الجبرى محققا لمصلحة المنتجين ومصلحة المستهلكين على السواء ، مع خلق نوع من التوازن بين الطلب والعرض فى ضوء الأسس العلمية ، الا أن المتبع حتى الآن عند وضع التسعيرة الجبرية اعطاء أولوية للاعتبارات الاجتماعية قبل العوامل الاقتصادية ، مع تعويض المنتجين جزئيا عن طريق الاعانات المالية السنوية فى صورة دعم .

والسعر الجبرى بوضعه القائم ، يساهم فى خلق مجموعة من الاضطرابات بالنسبة للمنتجين والتجار والمستهلكين على حد سواء . فالمنتجون يتضررون من انخفاض مستوى السعرالجبرى عن التكلفة التى يتحملونها والتى تتسبب فى خسائر يساهم الدعم الحكومى فى تغطية جزء منها . وبالنسبة للتجار فإنهم لا يحصلون على هوامش ربح معقولة تغطى تكلفة قيامهم بالنشاط التسويقى لهذه المنتجات ، ومن ثم يحجمون عن التعامل فى هذه الأصناف من انتاج القطاع العام . أما بالنسبة للمستهلكين ، فانهم يعانون من نقص هذه السلعة باستمرار بسبب ضعف انتشارها ، ومن سعى بعض الوسطاء غير الرسمين (سماسرة ودلالين) للتعامل فى هذه السلع وبيعها خارج نطاق الاطار القانونى بأعلى من السعر الجبرى .

ولهذا فالمقترح تحديد الاسعار على اساس تكلفة الانتاج النمطية ، حيث انه من الشائع تحديد اسعار المنتجات الغذائية على اساس تكلفة الانتاج مضافا اليها هامش ربح مجز . وتشمل تكاليف الانتاج كافة بنود التكاليف الثابتة والمتغيرة التى يتحملها المنتج مقابل قيامه بالعملية الانتاجية .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم ومادار فى المجلس من مناقشات ، يوصى – لزيادة الانتاج بهدف تحقيق الاكتفاء الذاتى بجانب فائض للتصدير ، فى مجال منتجات الطماطم المصنعة – بما يلى :

أولا : فى المدى القريب :

* زيادة انتاج الخامات الزراعية (الطماطم) اللازمة للصناعة ، بتطبيق الأساليب العلمية الحديثة وتطوير النظم الزراعية وتوفير السلالات الممتازة ، سواء من الاصناف المحلية أو الهجن الوفيرة الانتاج والمقاومة للأمراض ، بجانب الاهتمام بانتاج تقاوى الأساس والتقاوى المعتمدة لزيادة انتاجية الفدان من أصناف الطماطم ذات الجودة العالمية الصالحة للتصنيع .

* أن تقوم سياسة تصنيع الطماطم على اساس التخطيط المسبق ، والتنسيق بين احتياجات هذه الصناعة وبين السياسة الزراعية لتوفير الخامات اللازمة للصناعة بدلا من اعتماد هذه الصناعة حاليا على فائض الانتاج ، بما يكفل تشغيل الطاقة المعطلة فى هذه الصناعة بسبب عدم توافر الطماطم للتصنيع فى معظم اشهر السنة .

* العمل على تخفيض نسبة الفاقد باتباع ما يلى :

– استخدام الطرق والوسائل المحسنة التى تتلافى حدوث التلف وتحافظ على الثمار اثناء مراحل قطفها وتعبئتها ونقلها وتخزينها

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

وتداولها بالأسواق المحلية أوالخارجية .

– توفير العبوات المناسبة باحلال الصناديق البلاستيك بدلا من الاقفاص الجريد ، أو على الاقل تبطين الاقفاص الحالية بالورق والكرتون المثقب لتقليل نسبة العيوب الميكانيكية .

– توفير امكانات التبريد الأولى للثمار الحساسة لارتفاع درجة الحرارة بانشاء وحدات تبريد مبسطة لتبريد الخضر – ومنها الطماطم – فى أماكن انتاجها وتسويقها .

– ادخال زراعة الأصناف ذات المواصفات التى تتحمل عمليات التداول تحت الظروف المحلية على نحو ما أمكن انتاجه من أصناف امريكية من الطماطم تتميز ثمارها بالصلابة ، ويمكن شحنها فى عربات لورى صبا دون تعبئتها فى أقفاص أو صناديق بلاستيك ، مما يقلل من مصاريف النقل .

– انشاء مراكز للتجميع والفرز والتعبئة قريبة من مراكز الانتاج .

* ان يتم التعاقد مع المنتجين الزراعيين مباشرة بعيدا عن الوسطاء خلال حلقات التداول بين المنتج والمستهلك ، الى جانب التوسع فى التعاقد مع شركات القطاع العام الزراعية المنتجة وشركات الاستثمار الزراعية وغيرها من خلال عقود طويلة المدى ، بما يضمن تشغيل الطاقات المعطلة فى المصانع القائمة على مدار العام ، علاوة على زراعة الأنواع المتميزة من شتلات الطماطم المشهورة بارتفاع انتاجيتها .

* تطوير اللوائح المالية والادارية لشركات القطاع العام العاملة فى هذا المجال ، وخصوصا لائحة المشتروات والمخازن ، بما يسمح لها بالحصول على احتياجاتها من النوعيات المتميزة للتصنيع مباشرة وعلى نحو أسرع .

* النظر فى تخصيص مساحات من الأراضى المستصلحة التى يجرى توزيعها ، لزراعتها بأنواع متميزة من الطماطم تصلح للتصنيع والتصدير ، بما يؤدى الى ضمان تواجدها على مدار العام ، وبالتالى الى حسن استغلال الطاقة الانتاجية الحالية فى شركتى القطاع العام على مدار السنة بدلا من ١٢٠ يوما كالمتبع حاليا . ويمكن ان تتولى احدى شركات القطاع العام تنفيذ ذلك أو الاشراف عليه .

* دراسة السوق ومتابعة منافذ التوزيع المختلفة ، وانشاء معارض متخصصة تكون بمثابة منافذ بيعية لهذه المنتجات ، وتوثق العلاقة بين المنتج وبين المستهلك ، وتشعر المستهلكين بخدمات المنتجين ، وتمثل واجهة للتواجد الفعال والدائم للشركات المنتجة ، علاوة على احداث توازن بين العرض والطلب لمنع الاختناقات التى يحاول بعض التجار خلقها عن طريق التحكم فى المعروض من هذه المنتجات ، فضلا عن تزويد الأجهزة الفنية بما يحقق تطوير المنتجات لتتناسب مع احتياجات المستهلكين وانواقهم .

* تشجيع القطاعين الخاص والمشترك فى مجال صناعة الأغذية المحفوظة بوجه عام وفى مجال منتجات الطماطم المصنعة بوجه خاص ، وذلك عن طريق :

– سرعة البت فى الطلبات المقدمة الى هيئة الاستثمار المتعلقة بصناعة منتجات الطماطم والتى يجرى دراستها حاليا . ويمكن النظر فى اعتبار أن موافقة الهيئة قد تمت بعد مضى فترة تحدد مسبقا .

– اعطاء أولوية لاقامة مصانع لهذين القطاعين فى المناطق الحرة بهدف التصدير ، مع منحها الحوافز المناسبة فى هذا المجال .

– اعطاء أولوية لتخصيص مساحات من الأراضى المستصلحة أو الجديدة لهذين القطاعين لزراعتها بالخضر والطماطم . مع اشتراط استخدامهما للميكنة الزراعية والتكنولوجيا المتقدمة .

* الدعوة الى انشاء شركات مساهمة يشارك فيها الاتحاد العام لمنتجى ومصدرى الحاصلات البستانية والمنتجون وتجار التجزئة ، بما يؤدى الى التوسع فى اقامة مصانع الاغذية المحفوظة ومنتجات الطماطم المصنعة .

– تنشيط دور القطاع التعاونى فى مجال صناعة الأغذية المحفوظة

ومنتجات الطماطم المصنعة باستخدام رؤوس اموال التعاونيات فى انشاء المصانع والمجمعات الزراعية الصناعية .

* استخدام الأساليب الحديثة التى تكفل استغلال الفائض عن الاستهلاك الطازج ، والاستفادة من الطاقة غير المستغلة بالمصانع بسبب عدم توافر الخامات ، وحل اختناقات الاستهلاك فى هذا المجال . وقد يتحقق ذلك باقامة خطوط انتاجية لعصير الطماطم فى أماكن تركيز انتاجها فى فترات الفيض المحصولى ، أو باستخدام المستودعات المعقمة لحفظ العصائر الطبيعية ونصف المركزة التى يتاح بها التخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة أو الى التبريد .

ثانيا : فى المدى المتوسط والطويل :

* انشاء مجمعات زراعية صناعية متكاملة لانتاج وتصنيع وتصدير الطماطم ومنتجاتها ، وخاصة فى الأراضى الجديدة . يقوم نمط الاستغلال الزراعى فيها على ميكنة جميع خطوات الإنتاج من بداية الزراعة حتى الجنى وعلى الاستفادة من مزايا الانتاج الكبير ، بما يؤدى الى تخفيض التكاليف واعداد الانتاج وتجهيزه فى المصانع التى تنشأ داخل نطاق هذه المجمعات بوسائل آلية حديثة ، بحيث يصبح صالحا للتسويق المباشر فى الاسواق الخارجية والأسواق المحلية .

* وضع سياسة مدروسة ومعدة مسبقا للتنسيق بين الجهات المشتغلة فى التصدير وهى : الاتحاد العام لمنتجى ومصدرى الحاصلات البستانية وشركات التصدير للقطاع العام والخاص – لمنع التضارب بينها فى الأسواق الخارجية لتحقيق أقصى استفادة من تصدير الطماطم ، خاصة فى مواسم الشتاء ، حيث يزيد عليها الطلب الخارجى من الدول الأوربية ، بجانب وضع برامج زمنية للتصدير .

* ان تنشأ المصانع فى مناطق الانتاج أو بالقرب منها ، خصوصا فى الأراضى الزراعية الجديدة .

ثالثا : توصيات عامة :

* اعادة النظر فى النظام الحالى للتوزيع المحدد اجباريا بما يوثق العلاقات بين المنتجين من القطاعين العام والخاص وبين الموزعين ، وأن توضع الخطط لاعتبار الموزعين ، من تجار الجملة وتجار التجزئة ، ضمن نظام توزيع متكامل وليس مجرد وسطاء لنقل ملكية السلعة حتى تصل الى المستهلك النهائى ، لدورهم الهام والمؤثر بالنسبة للسلعة الموزعة ، وذلك بتعديل نسب هوامش الربح المحددة لهم ، بما يتمشى مع التكاليف التسويقية التى يتحملونها مثل تكاليف النقل والتخزين والتأمين وحساب معدل دوران السلعة ، وبما يحقق هامش ربح مجز لهؤلاء التجار .

* وضع سياسة واضحة محددة للتسعير الجبرى لمنتجات الأغذية المحفوظة عموما ومنتجات الطماطم المصنعة خصوصا على اساس معيار تكاليف الانتاج النمطية ، مضافا اليها هوامش ربح مجزية خلال حلقات تداول السلعة من المنتج الى المستهلك ، ومراعاة أسعار المنتجات المثيلة فى الأسواق ، سواء المنتجة محليا أو المستوردة ، وعائد الاستثمار فى الصناعات المماثلة ، والأخذ بمبدأ المساواة فى العائد ، مع توحيد المعاملة فى هذا المجال بالنسبة لجميع شركات القطاع العام المنتجة لهذه الأصناف ، حيث أخضع انتاج بعضها للتسعير الجبرى ، بينما ترك لبعضها الآخر حرية تحديد الأسعار .

ملحق

المستودعات المعقمة

لحفظ العصائر الطبيعية ونصف المركزة

ان فكرة المعاملة لمحصول الطماطم بالحقل ، تحتاج الى معدات وأوعية تركيز مزودة بامدادات من البخار والماء لايمكن توفيرها فى الحقل بدرجة تسمح بالاستغلال الصناعى ، ومن ثم يصعب تطبيقها . وأقصى ما يمكن أن يعامل به محصول الطماطم فى الحقل هو مجرد عملية هرس لانتاج ثمار طماطم دون أى تصفية لمحتواها من القشور والبذور ، ونقل هذا المنتج نصف المصنع الى المصنع القريب ، حيث يتم اجراء كل العمليات الصناعية ابتداء من عملية التصفية . وهذا الاسلوب لايناسب الظروف المصرية لارتفاع درجة حرارة الجو العادى معظم فترات السنة

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

مما يؤدى فى الغالب الى حدوث تخمر فى محتوى ثمار الطماطم المهروسة ، الأمر الذى يستلزم استخدام حاويات خاصة لنقل مهروس الطماطم .

ولعل الأسلوب المناسب هو نقل ثمار الطماطم فى السيارات داخل صناديق حقل أو بدونها – وفق نوعية ثمار الطماطم المستخدمة فى التصنيع – الى المصانع حيث يتم استخلاص العصير بالطرق العادية ثم البسترة والتبريد الى درجة ٢٠مْ وتخزينه فى أوعية (تانكات) يطلق عليها مستودعات التخزين المعقمة ، وهى تانكات اسطوانية الشكل يتم تركيبها فى وضع رأسى أو افقى ، حجم كل منها ٢٥ مترا مكعبا وتستوعب ما يتراوح بين ٢٢ – ٢٤ طن وفق الكثافة النوعية للعصير .

وهذه المستودعات مصنعة من الصلب العادى ، ومبطنة من الداخل بطبقة من البلاستيك الخاص لعزل العصير عـــن جـــدار المستـــودع (التانك) ويتم اعداد للتخزين وفق الخطوات الآتية على التوالى :

– غسيل المستودع بالماء العادى – بدخول احد العمال بزى كاوتشوك خاص (يشبة الى حد ما ملابس الغواصين) الى داخله لغسله بواسطة خرطوم مزود بالدش الرذاذى .

وتتم هذه العملية بمعاونة عامل آخر خارج التانك ، يراقب العملية ويكون على اتصال دائم مع العامل الذى يقوم بعملية الغسل بالداخل ، خشية وجود غازات ناتجة عن تخمرات من آثار تخزين سابق تضر بسلامة العامل القائم بعملية الغسل .

– يتم تعقيم التانك بعد ذلك بواسطة البخار ، حيث يمرر تيار من البخار على درجة حرارة ١٢٠مْ ولمدة ٤٠ دقيقة .

– يجرى ملء التانك بالهواء المعقم ، حيث يصل ضغط الهواء داخل التانك الى نصف ضغط جوى بمعنى نصف كيلو جرام على السنتيمتر المربع .

– يتم ضخ العصير المبستر والمعقم الى داخل التانك المملوء بالهواء المعقم ، حيث يزيح الأخير ويحل محله .

– يمكن تخزين العصير بهذه الطريقة لمدة عامين داخل المستودعات فى ساحات مكشوفة أو داخل مبان متعددة الطبقات حسب الظروف المناخية السائدة .

– بالنسبة لدرجة التركيز المناسب لهذه الطريقة ، فانها تتوقف على القوام الناتج ، وبالنسبة الى عصير الطماطم يجب ألا يزيد التركيز عن ١٥ ٪ .

ويمكن ايجاز المزايا التى يمكن أن يحققها اسلوب التخزين بالمستودعات المعقمة فى الآتى :

– الاستفادة من فائض محاصلات الخضر والفاكهة ، بزيادة السعة التخزينية لها فى صورة تسمح بتصنيعها وتعبئتها فى غير فترات مواسمها .

– مضاعفة فترة تشغيل خطوط انتاج العصائر والمركزات ، مما يتيح زيادة كفاءة استثمار الطاقات غير المستغلة لهذه الخطوط ، بمعنى أنه يمكن مضاعفة زمن تشغيل خطوط انتاج صلصة الطماطم من ١٢٠ يوما فى السنة الى ما يتراوح بين ٢٥٠ – ٣٠٠ يوم فى السنة .

– تخزين العصائر أو لب الفاكهة والتعبئة وفقا لمتطلبات السوق المحلى والتصدير ، وبذلك يكون تاريخ الانتاج هو تاريخ التعبئة . مما يتيح فترة صلاحية كاملة لمدة سنتين للموزعين ، سواء فى السوق المحلى أو فى اسواق التصدير .

– التحكم فى انتاج عصائر ذات درجات تركيز مناسبة لكل سوق على حدة ، ووفقا لتدرج اسعار تتناسب مع درجات التركيز .

– الاستفادة من تخزين لب ثمار الفواكه قصيرة الموسم مثل : المشمش واعادة تصنيعه كمربى أو عصير وفق متطلبات الأسواق .

– المعاونة فى حل اختناقات استهلاك بعض السلع – وبصفة خاصة صلصة الطماطم – حيث ان الأخذ بهذا الأسلوب من شانه أن يحقق

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

الوفاء بجميع احتياجات السوق المحلية من هذا المنتج دون حاجة الى الاستيراد من الخارج وبنفس طاقات خطوط الانتاج الحالية القائمة .

ومع استمرار التوسع فى نظام التخزين فى المستودعات المعقمة ، يمكن مستقبلا تحقيق فائض للتصدير ، بعد الوفـاء باحتياجات السوق المحلية .

– يتم بهذا الأسلوب التخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة .

ويفضل اساليب التخزين الحديثة ، سواء فى صورة ثمار طازجة أو فى صورة عصائر ومركزات فى المستودعات المعقمة ، أصبحت دول أوربا الزراعية تتقدم معظم دول العالم فى صادراتها من الخضر والفاكهة ، بعد أن مكنتها هذه الأساليب من استثمار الفائض الكبير من حاصلات الخضر والفاكهة بالتخزين لفترات طويلة وتوجيهه الى السوق العالمى ، وبصفة خاصة الى المنطقة العربية التى تمثل مراكز استهلاك كبيرة للسلع الغذائية .

وفى مصر – حيث يقدر فاقد محصولات الخضر والفاكهة بحوالى ٢٨٪ ، ويمثل حوالى ٢ مليون طن تقريبا من تلك الحاصلات – يمكن استثمار هذا الفاقد ، فضلا عن الفائض ، وذلك بالأخذ بأسلوب التقنية الحديثة فى عمليات التخزين فى المستودعات المعقمة لمقابلة الاحتياجات المتزايدة من متطلبات الاستهلاك ، والدخول الى اسواق التصدير على مدار العام دون التقيد بمواسم ظهور تلك الحاصلات ، وبخاصة ان صناعة حفظ الاغذية تواجه فى مصر حاليا كثيرا من الاختناقات للوفاء بمتطلبات الاستهلاك المحلى المتزايد ، وأول هذه الاختناقات عدم القدرة على استيعاب فائض حاصلات الخضر والفاكهة فى ضوء طاقات انتاجية محدودة ، حتى لو استغلت بكامل قدراتها .

والعائد من الاستثمار فى هذا المجال سوف يؤتى ثماره الملموسة متمثلة فى الوفاء باحتياجات الاستهلاك المحلى ، وايقاف استنزاف موارد الدولة من العملات الاجنبية بعد وقف استيراد سلع غذائية يمكن الوفاء بها محليا عند الاخذ بأسلوب التخزين الحديث فى المستودعات المعقمة ، علاوة على رفع القدرة الاستخدامية لمعدات شركتى القطاع العام : قها وأدفينا والاستفادة من طاقتهما غير المستغلة ، بما يؤدى الى توفير السلع الغذائية المطلوبة للاستهلاك المحلى ، خاصة بالنسبة لصلصة الطماطم التى اصبح استيرادها حاليا يمثل عبئا على ميزانية الدولة .

ويقترح عند الأخذ بهذا الأسلوب فى التخزين – دعم مصانع الحفظ بطاقات تخزينية تقدر بحوالى ٢٥٠٠ متر مكعب لكل مصنع (حوالى ٢٢٠٠ طن) فى أبنية متعددة الطوابق ، مع تزويد كل مجموعة بكل مصنع بأجهزة استخراج العصير والتبخير اللازمة لزيادة الطاقة الاستيعابية للتخزين .

ومما هو جدير بالذكر ، ان الدول التى تتبع هذا الأسلوب الذى يعتمد على الحفظ بالتخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة ، هى أولى الدول التى استحدثته ونقلته عنها ايطاليا وقامت بتطويره ، ثم اقتبسته بلغاريا وتوسعت فيه بجميع مصانع الحفظ القائمة بمجمعاتها الزراعية الصناعية .

تطوير
التجـــــارة الداخليـــة

تمثل التجارة الداخلية اساسا هاما فى استقرار وثبات الحالة التموينية بوجه خاص والمسار الاقتصادى بوجه عام ، وتعكس حالة الرواج والنشاط فى الاقتصاد القومى من حيث الكفاية الانتاجية ، ومدى مساهمة الانتاج القومى فى تلبية احتياجات الاستهلاك .

وتعتمد التجارة الداخلية فى نشاطها على عنصرين اساسيين : تسويق الانتاج المحلى من السلع المختلفة ، واستيراد ما يلزم لتغطية احتياجات الاستهلاك .

ومن هنا فان التجارة الداخلية تتاثر بكل ما يؤثر فى هذين العنصرين الرئيسيين من عوامل وقرارات وتنظيمات . فالسياسات المؤثرة على الانتاج المحلى والاهتمام به وتطويره هى فى نفس الوقت دعم للتجارة الداخلية ، واهمال هذا الانتاج وعدم العناية بنموه وتطويره يضع التجارة الداخلية تحت تاثير العوامل الخارجية ونظم وقيود الاستيراد ومدى كفاية النقد الاجنبى المتاح لتمويل عملياته – مما يؤثر على خطط وسياسات الدولة الأخرى .

ولقد تاثرت التجارة الداخلية فى السنوات الأخيرة بعدة ظواهر من أهمها : تزايد السكان ، وقصور الانتاج المحلى عن مواكبة الزيادة السكانية ، وارتفاع معدلات الاستهلاك من السلع المختلفة الى درجة التبديد الاستهلاكى ، ودخول فئات وطبقات مستهلكة لسلع جديدة ، وتغير انماط الاستهلاك تغيرا حادا خلال حقبة السنوات العشر الأخيرة . كما كان لمشروعات السد العالى وكهربة الريف آثار كبيرة فى تغيير العادات الاجتماعية والاستهلاكية فى المجتمع ، فاصبحت الثلاجات واليوتاجازات والتليفزيونات سلعا أساسية فى حياة الاسرة فى الريف المصرى الى جانب الحضر ، سواء بسواء .

كما ساهمت زيادة الهجرة المؤقتة للعمل بالخارج الى حد كبير فى زيادة وسائل الدفع لدى فئات جديدة فى المجتمع ، مما تسبب فى اتجاه تضخمى وأدى الى طلب متزايد على شراء السلع والخدمات .

ولقد واكب نفس الحقبة الأخذ بسياسة الانفتاح فانتعش الاستيراد واكتظت السوق بسلع شتى وبضائع اساسية وتراكم الانتاج المحلى فى المخازن ، واصبح المخزون الراكد يمثل عبئا كبيرا على كاهل وحدات الانتاج ، ويحجب قدرة اقتصادية تتمثل فى قيمة المخزون .

وفى مرحلة الانفتاح قامت اجهزة التجارة الخارجية بانشطة فى مجال التجارة الداخلية وتوزيع مباشر للسلع التى تستوردها ، وقامت اجهزة التجارة الداخلية بانشطة استيرادية مباشرة لسلع معينة .

ولتنظيم هوامش تكلفة السلع المستوردة ، صدر القرار رقم ١١٩ لسنة ١٩٧٧ ، ولخفض اسعار المستورد والتخفيف عن محدودى الدخل ، انشات الدولة مشروع كساء العاملين والطلبة .

وتهدف هذه الدراسة الى المساهمة فى تحليل العوامل والسياسة المؤثرة على التجارة الداخلية فى السلع غير الغذائية ، ووسائل تطوير هذه التجارة بتحقيق الاستقرار الذاتى لها ، وضمان وصول السلع الاساسية للمواطنين بالسعر المناسب ، والقضاء على اختناقات التداول . وسوف تنقسم الدراسة الى قسمين رئيسيين هما :

أولا : مراحل تطور التجارة الداخلية .

ثانيا : العوامل المؤثرة فى مجال التجارة الداخلية .

ثم تختتم بتوصيات لتطوير التجارة الداخلية ، يتلوها « مرفق»

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

يتناول عرضا لأهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية .

أولا : مراحل تطور التجارة الداخلية :

مرت التجارة الداخلية فى مصر بعدة مراحل متميزة ، تأثرت فى كل منها بالظروف التى مرت بها البلاد سياسيا واقتصاديا واجتماعيا . وفى كل مرحلة من هذه المراحل كانت تتغير انظمة التجارة الداخلية والمؤسسات العاملة فى مجالها وفى الرقابة عليها ، وكذلك القرارات والقوانين التى تحكمها .

والى ما قبل الحرب العالمية الأولى كانت التجارة الداخلية فى مصر محدودة الحجم نسبيا ، وفى اعقاب هذه الحرب لحقها شئ من التطور اقترن بتطور وسائل النقل فى البلاد ونمو المدن والزيادة فى السكان وفى درجة التقدم والتحضر ، كما تنوعت رغبات المستهلكين الذين مالوا لمحاكاة انماط الاستهلاك الغربية ، وشارك عدد من الاجانب والمتمصرين فى أنشطة هذه التجارة ، وكانت متاجـرهم تتميز بالنظام والحجم الكبير .

وقبيل الحرب العالمية الثانية وبعدها ، نمت فئة المصريين العاملين فى التجارة الداخلية مع نمو العوامل الوطنية ، وان كانت ظروف الحرب نفسها قد أدت الى مزيد من القيود على هذه التجارة وتنظيم وتوزيع السلع ونشأة انظمة البطاقات ، فصدر المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٣٩ بتفويض وزير الدفاع الوطنى فى احصاء جميع المنتجات والبضائع والأدوات التى تصلح لتموين الجيش وتزويد السكان المدنيين باحتياجاتهم ، وكذلك احصاء المصانع والمستودعات وغيرها من المحال الصناعية والتجارية التى يعنى امرها الدفاع الوطنى .

وفى نفس العام ، صدر المرسوم بقانون رقم ٩٦ لسنة ١٩٣٩ الخاص بالتدابير الاستثنائية التى تتخذ لتأمين سلامة البلاد وتموين الجيش ، ثم المرسوم رقم ١٠٨ لسنة ١٩٣٩ بنقل الاختصاصات التى يخولها المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٣٩ الخاص باحصاء المؤن اللازمة للجيش الى لجنة وزارية لشئون التموين . وفى عام ١٩٤٥ صدر المرسوم بقانون رقم ٩٥ الخاص بشئون التموين الذى خول وزير التموين سلطات واسعة فى سبيل تأمين البلاد ، منها : فرض قيود على الانتاج والنقل ومنح رخص وانشاء وتشغيل المحال ، والاستيلاء على السلع والمواد وتحديد الاسعار للسلع المستولى عليها ، وتحديد السلع التى يمنع الاتجار فيها وتحديد عقوبات على مخالفة هذه الاجراءات .

ولا يزال هذا المرسوم ساريا حتى الآن ولا تزال القرارات التموينية وقرارات تنظيم التجارة الداخلية تستند الى هذا المرسوم .

ومنذ قيام ثورة يوليو وحتى الآن ، تعددت وتنوعت أنظمة التجارة الداخلية وشهدت مراحل متميزة تبعا للظروف السائدة سياسيا واقتصاديا واجتماعيا ، وذلك على النحو التالى :

المرحلة الأولى : وتشمل الفترة من ١٩٥٢ الى ١٩٦٠، وتكاد التجارة الداخلية فى هذه المرحلة تكون حرة تماما واقتصر دور الدولة على الرقابة : السعرية والصحية ، وكانت تجارة الجملة وجانب كبير من تجارة التجزئة فى مجال السلع الهامة فى يد الاجانب . وفى ظل غياب التدخل الحكومى فى تلك الفترة وضح دور الغرف التجارية كتنظيمات ترعى مصالح التجار وتمثلهم امام اجهزة الدولة المختلفة .

وبشكل عام اتسمت التجارة الداخلية فى هذه الفترة بالحرية الاقتصادية وبانتظام تدفق السلع وعدم ظهور اى اختناقات وكفاية المعروض – سواء من الانتاج المحلى أو المستورد – لحاجة المواطنين . ودعم ذلك تكامل هيكل التجارة الداخلية الحر من تجارة الجملة ونصف الجملة والتجزئة ، بجانب انتظام عمليات الاستيراد والنقل .

المرحلة الثانية : وتشمل الفترة من ١٩٦٠ الى ١٩٧٣ ، وقد اختلفت هذه المرحلة تماما عما سبقها ، وذلك بصدور قوانين يوليو الاشتراكية عام ٦١ ثم تعمق الاتجاه الاشتراكى بصدور الميثاق الوطنى فى مايو ١٩٦٢ ، وتخلل ذلك وتلاه انشاء المؤسسات العامة النوعية المتخصصة . حيث انشئت المؤسسة التعاونية الاستهلاكية فى عام ١٩٦١ وكانت تشرف على بعض أنشطة تجارة الجملة وتجارة التجزئة فى مجال

السلع الغذائية ، وغير الغذائية ، الى أن اعيد تنظيم المؤسسات العامة النوعية ، وأنشئت المؤسسات العامة التى تعمل فى مجال التجارة الداخلية أو المتعلقة بها ، وذلك على النحو التالى :

× المؤسسة المصرية العامة للسلع الاستهلاكية : تشرف على جميع شركات الجملة والتجزئة التى تقوم بتوزيع السلع الاستهلاكية غير الغذائية .

× المؤسسة المصرية العامة للسلع الغذائية : تشرف على شركات الجملة للسلع الغذائية وشركات الثلج وشركات المجمعات .

× المؤسة المصرية العامة للسلع الهندسية : تشرف على شركات التجارة الداخلية بمجال السلع والمعدات الكهربائية والهندسية .

× المؤسسة المصرية العامة للتجارة الخارجية : تولت كافة عمليات الواردات والصادرات وحرمت مكاتب الاستيراد من النشاط ، ويتبعها شركات التصدير والاستيراد .

والى جانب هذه المؤسسات انشأت الدولة عدة تنظيمات مساعدة لضمان سهولة وعدالة التوزيع فى المحافظات ، من أهمها انشاء لجان توزيع السلع والجمعيات التعاونية المتخصصة فى مجموعة من السلع .

وقد اتسمت هذه المرحلة بالتدخل الشديد من جانب الدولة وهيمنتها شبه الكاملة على تجارة الجملة والواردات ، كما شهدت العديد من الاختناقات وتضارب الاختصاص بين الأجهزة .

المرحلة الثالثة : وتشمل الفترة من ١٩٧٤ الى الآن . وقد بدأت هذه المرحلة بانتهاء حرب اكتوبر ١٩٧٣ وانتهجت فيها الدولة سياسة الانفتاح الاقتصادى ، بهدف تجديد دماء الاقتصاد المصرى ، وادخال وسائل التكنولوجيا الحديثة الى وسائل الانتاج ، وعدم قصر التعامل على كتلة اقتصادية أو اتجاه معين ، وفتح أبواب جديدة للتنمية والتقدم وجذب رؤوس الأموال العربية والأجنبية لاستثمارها فى مصر . وتشجيعا لهذا الاتجاه صدرت عدة قوانين وقرارات تستهدف تشجيع الاستثمار والاتجار وتقديم الضمانات والحصانات لرأس المال ، علاوة على الاعفاءات الضريبية والجمركية للمشروعات وواردتها الرأسمالية وتحويل عائد هذه المشروعات بالنقد الأجنبى ، ثم امتدت آفاق التطوير الاقتصادى ، فاستحدثت نظم الاستيراد بدون تحويل عملة وفتحت ابواب الاستيراد لكافة السلع فيما عدا القمح والدقيق والسكر والزيت التى تلتزم الدولة بتوفيرها بأسعار اجتماعية ، وصدر قانون الوكالة التجارية الذى يلزم الشركات الأجنبية بضرورة اتخاذ وكيل مصرى ، سواء كان هذا الوكيل فردا أو احدى شركات القطاع العام أو الخاص .

وقد ترتب على صدور هذه القوانين والقرارات – فى مجال التجارة الداخلية – أمور منها :

– تزايد دور مستوردى وتجار الجملة بالقطاع الخاص فى استيراد احتياجات السوق من السلع الغذائية وغير الغذائية ، وشارك هذا القطاع شركات التجارة التى كانت تسيطر على معظم السوق المحلى ، مما أدى الى تناقص الحصص التقديرية المخصصة لهذه الشركات لاستيراد السلع اللازمة للسوق .

– ضمور نظام توزيع السلع بالحصص والذى كان سائدا خلال المرحلة السابقة .

– اعفاء كثير من السلع الغذائية مثل : الألبان والمسلى والبيض والجبن والزيتون من الرسوم الجمركية ، مما أدى الى زيادة أرباح المستوردين .

– تغيير انماط الاستهلاك وادخال سلع جديدة وخلق طلب متزايد على هذه السلع .

والسمة الرئيسية لهذه الفترة – بصفة عامة – هى التخفيف من حدة التدخل الحكومى فى مراحل التوزيع ، وتركيز عمل وزارة التموين والتجارة الداخلية – بجانب توفير السلع الغذائية الاساسية – على عمليات التخطيط .

ثانيا : العوامل المؤثرة فى مجال التجارة الداخلية :

– التطور الحضارى :

شهد المجتمع المصرى تطورا فى تكوينه الحضارى كان له أثره الكبير فى تغيير شكل الحياة فيه وفى تطور احتياجات المواطنين وزيادة نوعيات السلع التى يرغبون فى اقتنائها وفى التزود بها . ويرجع هذا التطور أساسا الى ما أحدثته الثورة من تغيير فى البناء الاجتماعى ، وما ارتبط به من نمو فى تطلعات المواطن ، وحرص قطاع عريض من المواطنين على تعويض حرمانهم الطويل .

كما كانت وسائل المواصلات والاتصال – التى تساعد فى تقريب المسافات وتقارب التطلعات بين المواطنين – هى الاخرى وسيلة من وسائل النمو الاستهلاكى .

وكانت النقلة الكبيرة فى مجال زيادة الطلب على السلع الاستهلاكية غير الغذائية احد الآثار المترتبة على بناء السد العالى ، وبالتالى كهربة الريف وامتداد شبكة الكهرباء على امتداد القرى والكفور والنجوع ، وهو أمر اصبحت معه الثلاجات والغسالات الكهربائية والتليفزيون سلعا عادية فى القرية وتبارت البيوت فى سرعة اقتنائها ، وخاصة بعد التسهيلات التى تقدم من خلال بنوك القرى لاقتناء التليفزيونات الملونة والثلاجات وغيرها من السلع بالتقسيط على الحيازات الزراعية ، وقد نقل التليفزيون الى القرية عادات وتقاليد وأنماطا اجتماعية واستهلاكية جديدة .

– المصريون العاملون بالخارج :

فقد رفعت مدخرات المصريين بالخارج من حجم الطلب على السلع الاستهلاكية بشكل عام وعلى السلع المعمرة بوجه خاص ، وكان لها دورها البارز فى زيادة حركة التجارة الداخلية لتلبية قوى الطلب الجديدة ، كما أدت من جانب آخر الى زيادة حجم الاستيراد بدون تحويل عملة .

– الفجوة الانتاجية :

تؤثر الفجوة الانتاجية – سواء فى مجال الانتاج الزراعى أو فى مجال الانتاج الصناعى – على حجم السلع المتاحة أو على قدرة الاقتصاد القومى فى اشباع حاجات الجماهير ، وتحدد مدى الاعباء التى قد تلقى على كاهل الاقتصاد لسد هذه الفجوة ، وتوفير الاحتياجات من السلع الاستهلاكية المختلفة .

واذا كان المثل الصارخ للفجوة الانتاجية فى مجموعة السلع الغذائية هى الفجوة فى مجال انتاج القمح ، التى وصلت الى نحو ٦ مليون طن ، فانها فى مجال التجارة الداخلية تتمثل فى سلعة الاسمنت وهى المادة الضرورية لعمليات البناء ، وبالتالى القضاء على أزمة الاسكان ، حيث وصلت الفجوة الانتاجية فيها الى نحو ٤,٥ مليون طن ، برغم انها كانت تحقق فائضا للتصدير بلغ فى عام ٧٠ /٧١ نحو ثلث مليون طن . كما أن هناك فجوة انتاجية متزايدة فى بعض السلع غير الغذائية الاخرى وفى مقدمتها حديد التسليح حيث وصلت هذه الفجوة الى اكثر من نصف مليون طن ، والتليفزيونات حيث وصلت الى اكثر من ربع مليون جهاز ، وفى أجهزة الراديو حيث وصلت الى أكثر من نصف مليون جهاز ، وفى الثلاجات الكهربائية حيث وصلت الى اكثر من ٤٠٠ الف ثلاجة ، وحجم هذه الفجوة الانتاجية يتزايد باستمرار .

– الاستيراد بدون تحويل عملة :

يعتبر موضوع الاستيراد بدون تحويل عملة من أهم معالم الحقبة الأخيرة من الوجهة الاقتصادية ، ولقد كان لهذا النظام آثاره الكبيرة على هيكل التجارة الخارجية وهيكل التجارة الداخلية معا .

وكان الهدف من الاستيراد بدون تحويل عملة هو تسهيل استيراد السلع الرأسمالية والوسيطة ومستلزمات الانتاج للقطاع الخاص دون إرهاق لموارد الدولة المحدودة من العملات الأجنبية والعمل على اجتذاب مزيد من مدخرات العاملين المصريين فى الخارج ، فصدر القرار الوزارى رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٤ بشأن تطور السوق الموازية للنقد حيث اجاز للمصريين غير المقيمين الحائزين على موارد من النقد الاجنبى ، والمصريين الذين يعاملون معاملة غيرالمقيمين من الناحية النقدية ، أن

يقوموا بتحويل مدخراتهم فى شكل عينى ، وقد حددت هذه السلع على سبيل الحصر .

وكانت قائمة السلع المسموح باستيرادها فى اطار هذا النظام مقصورة على ٧٩ سلعة ، ثم تقررت اضافات متعددة ومتلاحقة على القوائم الأولى ، الى أن سمح باستيراد كافة السلع فى ظل هذا النظام باستثناء قائمة محدودة من السلع التموينية الأساسية .

– تداخل الاختصاص بين أجهزة التجارة الخارجية وبين أجهزة التجارة الداخلية :

وهو أمر كان من أكبر الاسباب التى أدت الى حدوث بعض الظواهر غير الطبيعية فى مجال التجارة الداخلية وعدم انتظام سوق بعض السلع الاستهلاكية الهامة . فقد ارتبط الاستيراد بإباحة الاتجار بالجملة فى السلع المستوردة ، ونافست الجهات المستوردة القطاع العام المتخصص فى التجارة الداخلية وتجارة الجملة بالذات ، وباشرت اجهزة التجارة الخارجية عمليات فى صلب التجارة الداخلية وقامت بدور تاجر الجملة ، وترتب على ذلك تناقص دور شركات الجملة التابعة لوزارة التموين والتجارة الداخلية ، مما ادى الى عدم انتظام عرض السلع بالأسواق ، وحدوث بعض الازمات فى بعض السلع فى الوقت الذى تتكدس فيه هذه السلع فى مخازن شركات التجارة الخارجية ، والى شيوع المسئولية وعدم التزام جهة بعينها بتوفير احتياجات المواطنين .

– تدخل شركات الإنتاج فى التوزيع :

قامت بعض شركات التصنيع بعمليات التوزيع الداخلى لمنتجاتها ، وليس مجرد عمليات البيع لتجار وشركات الجملة . فشركة ايديال مثلا تقوم ببيع ٩٤ ٪ من انتاجها مباشرة للجمهور ، بينما تشترك شركات السلع الاستهلاكية ووكلاء شركة ايديال السابقين فى توزيع ٦٪ من جملة الانتاج السنوى (٢٥ ألف ثلاجة) .

ولقد اغرى الشركات المصنعة للدخول فى هذا المجال القوة الشرائية العالية فى المجتمع ، ووجود قوائم انتظار طويلة ، مما يتيح لها الاستفادة بالسيولة المترتبة على تجميع ثمن السلعة من العاجزين .

وقد أسهم هذا الوضع فى تقليص دور شركات الجملة برغم ما لديها من أجهزة وامكانات لعمليات التوزيع الداخلى ، وفرض هذا الوضع على شركات الانتاج التوسع فى اقامة مراكز ومعارض البيع ، وضرورة توفير اجهزة التوزيع الداخلى ، وهو امر يعد ازدواجا فى اساليب العمل واهدارا لمبادئ التخصص النوعى .

– عدم الدقة فى تقدير الاحتياجات وعدم تحديد المسئول فى تدبيرها :

ليس هناك جهة محددة تختص بتقدير احتياجات المواطنين من السلع الاستهلاكية المختلفة تحديدا دقيقا ، أو تكون مسئولة عنها مسئولية مباشرة ، كما انه فى نفس الوقت لا توجد تنبؤات لمرحلة زمنية طويلة ، يتم على ضوئها تدارك هذه الاحتياجات وما يقتضيه ذلك من تصنيع محلى أو برامج جديدة للتصنيع أو خطة زمنية لتحقيق الاكتفاء الذاتى من سلعة أو اكثر من السلع . وفى حالة عدم امكان هذا الاكتفاء يوضع اسلوب لتدبيرها بالاستيراد ، وبالتالى لم يكن هناك برنامج للاولويات على المستوى القومى ولا حتى على المستوى القطاعى .

– تزايد الطلب والاستهلاك :

اعترت المجتمع فى مصر ظواهر اجتماعية واقتصادية فى السنوات العشر الاخيرة ، ادت بل وشجعت جميعها على زيادة الاستهلاك وزيادة الطلب على السلع والخدمات لدرجة قصرت معها موارد الدولة الانتاجية عن تلبيتها ، وازداد حجم الفجوة الانتاجية اتساعا بين ما هو مطلوب وما هو متاح ، ففتحت الدولة باب الاستيراد بدون تحويل عملة لتغطية باقى ما هو مطلوب .

وفى مقدمة هذه الظواهر ، التزايد المطرد فى عدد السكان ، وزيادة اعداد المصريين العاملين بالخارج ، وتكوين شركات الانفتاح ، وماسمى بالشركات الوطنية التى أدت الى ظهور فئات فى المجتمع لديها قدرات شرائية عالية ، فازداد الطلب وازداد الاستهلاك .

والدليل على التنامى السريع فى الاستهلاك والقوة الشرائية وقوة الطلب ، أن شركات القطاع العام الموزعة للسلع الاستهلاكية قد تضاعفت مبيعاتها .

ويوضح الجدول التالى جملة مبيعات بعض شركات القطاع العام فى عام ٨٢/ ١٩٨٣ مقارنة بما كانت عليه فى عام ١٩٧٨ وهو العام الذى شهد تطبيق قرارات الاستيراد بدون تحويل عملة .

الشركة	بالمليون جنيه	
	مبيعات ٧٨	مبيعات ٨١/ ٨٢
عمر افندى	٤٨,٧	٢٠٢,٢
بيع المصنوعات	٥٣,٨	١٥٣,٢
الازياء الحديثة	٢٩,٤	١٠٢,٢
الازياء الراقية	١٨,٧	٣٩,٧
الملابس والمنتجات الاستهلاكية	٣٥,٩	٩١,٠
الصالون الاخضر	١٦,٥	٤٣,١
المصرية للاحذية (باتا)	١٤,٨	٣٧,٦
المصرية لتجارة المعادن (سيجال)	١٩,٤	٢٥,٧
المصرية للمعدات الكهربائية (شاهر)	١٤,٢	٢٤,٩
المصرية لتجارة الكيماويات	١٩,٣	٢٩,٨
المصرية للورق والادوات الكتابية	١٥,٣	٢٥,٥

– الاسعار والتسعير :

كانت وزارة التموين هى المسئولة عن وضع نظم التسعير وتحديد نسب حلقات التداول المختلفة وهوامشها للجملة والتجزئة لكافة السلع ، وعن الرقابة على الاسعار ، وكانت لديها أجهزة تتولى القيام بهذه الأغراض متمثلة فى الادارة العامة للخبراء والتسعير ، علاوة على اجهزة اخرى للرقابة التموينية والتجارية مدعمة بسلطات الضبطية القضائية وقوة القرارات التموينية التى تستند الى الصلاحيات الكبيرة المخولة لوزير التموين بمقتضى المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٤٥ .

وكانت لجداول التسعيرة من الهيبة والاحترام ، ما يجعل المنحرفين يترددون كثيرا قبل الاقدام على الخروج عليها . الا أن هذه الامور تبدلت كثيرا بخروج كثير من السلع من جداول التسعيرة ، وباحالة كثير من اختصاصات وزارة التموين الى الوزارات الانتاجية المختصة ، فمثلا ترك الحديد والاسمنت لوزارة الاسكان ، وتركت الاقمشة وبعض السلع الصناعية الى وزارة الصناعة .

ومع خروج هذه السلع الى وزاراتها المختصة ، خرجت معها نظم توزيعها وبالتالى الاشراف على أسعارها ونظم توزيعها وتداولها الا فى نذر يسير ترك لوزارة التموين .

ومع اباحة الاستيراد ، انتشر كثير من السلع المستوردة فى السوق بالسعر الذى يفرضه المستوردون ، بل وأكثر من سعر السلعة الواحدة ذات المواصفات الواحدة ، واضطرت وزارة التموين الى اصدار القرار ١١٩ لتحديد تكلفة هامش ربح السلع المستوردة وفقا لما يقدمه المستورد من مستندات وفى اطار ضوابط عامة ، ولم ينتج هذا القرار آثاره المرجوة تحت ضغوط المستوردين وتذمرهم من اختلاف سعر العملة وتكاليف تدبيرها ، بل ولجأ بعض من المستوردين الى اصطناع مستندات وهمية أو الاتفاق مع مصدرين بالخارج فى تحرير فواتير للمحاسبة الجمركية واخرى للمحاسبة مع وزارة التموين لتحديد الأسعار وفقا لهذا القرار ، وقد أخذ تيار الأسعار عموما فى الارتفاع عاما بعد عـــام .

– سياسة الدعم :

وهى تتعلق بالسواد الأعظم من الشعب وتعكس فلسفة اقتصادية واجتماعية معينة تهدف الى التخفيف عن كاهل محدودى الدخل ، بتقديم السلع الأساسية الى المواطنين بسعر اجتماعى يقل عن السعر الاقتصادى ، على أن تتحمل الدولة الفرق بينهما .

ويبدو أثر هذه السياسة على التجارة الداخلية وعلى السلع الاستهلاكية فى ضوء عدة ملاحظات اساسية :

× ان الدعم بوضعه الحالى يستفيد منه غالبا من يستحق ومن لا يستحـــق .

× أدت هذه السياسة الى عدم الاهتمام بجودة السلع المدعمة ، بل واللجوء الى تخفيض مواصفاتها فى سبيل تقليل الدعم مع تحميل السلع المدعمة باعباء غير حقيقية ترفع من تكلفتها ما دامت الدولة تتحمل الفرق . وأوضح الأمثلة على ذلك تكلفة الكستور الشعبى وتكلفة الكستور العادى ، فالكستور الشعبى منخفض الجودة كثيرا بالمقارنة بالكستور العادى ، بينما تزيد تكلفة المصنع فى الكستور الشعبى على الكستور العادى بنحـــو تسعـــة قروش للمتر برغم فارق الجودة بينهما .

× ان السلع المدعمة يقل سعرها الاجتماعى عن سعر بدائلها غير المدعمة بالسوق بفارق كبير يغرى بالانحراف فى تجارتها ، مما يؤدى الى وجود السوق السوداء وعدم انتظام عرض السلع بالأسواق .

– المناطق الحرة :

كان إنشاء المناطق الحرة من بين السياسات الجديدة التى استحدثت فى حقبة السبعينات .

وقد استهدف انشاء هذه المناطق تشجيع اقامة كثير من الصناعات التجميعية والتحويلية بوسائل تكنولوجية متقدمة والتوسع فى تخزين السلع والمنتجات المختلفة استفادة من الموقع الوسط لمصر على خريطة العالم ، وبالتالى من خطوط المواصلات العالمية التى تلتقى فيها أو تمر بها ، وكذلك من الوفرة النسبية للقوى العاملة الرخيصة ، وكلها أمور تجعل هذه المناطق شرايين جديدة للاقتصاد ، تمده باحتياجاته بتكاليف اقل وتشجع حركة التصنيع ، وبالتالى تقلل من أعباء الاستيراد .

ولكن المناطق الحرة بوضعها الحالى لم تحقق هذه الاهداف الطموحة وكانت عبئا على الاقتصاد القومى ، بعد أن أدت الى زيادة الواردات وأسهمت فى ازدهار حركة الاتجار فى العملات الحرة ، بعد أن انتشرت فئات طفيلية مهمتها تهريب السلع الى داخل البلاد ، وتبديد حصيلة الدولة من الجمارك المستحقة عن هذه السلع المهربة .

– السياسات البنكية والائتمانية :

توسعت الدولة خلال الفترة الأخيرة فى السماح بانشاء البنوك الأجنبية والبنوك المشتركة ، بما يفوق سعة السوق المصرية . وكان الهدف من وراء التوسع فى انشاء هذه البنوك ، تشجيع الاستثمارات الكبرى للعمل فى مصر ، وجلب رؤوس اموال خارجية يتم تشغيلها واستثمارها فى البلاد ، مع السماح بتحويل عائداتها الى خارج البلاد تشجيعا لهذه الأموال على القدوم بما يؤدى الى تنشيط الاقتصاد المصرى .

ولم يتحقق الهدف كاملا من اقامة هذه البنوك ، فقد اعتمدت على مدخرات المصريين بالخارج وبالداخل بدلا من جلب رؤوس أموال خارجيـة ، وانتهجت سياسات تهدف الى الربح السريع بتقديم التسهيلات الائتمانية للعمليات التجارية وتمويل الواردات وعدم الاهتمام بتمويل الاستثمارات ، سواء لمشروعات الانتاج الصناعى أوالانتاج الزراعى ، مما ادى الى العديد من المضاربات فى بعض انواع السلع والاراضى والمبانى ، واسهم ارتفاع اسعار هذه المجالات من الانشطة فى عدم تحقيق الاكتفاء الذاتى من بعض السلع والخدمات ، وهو أمر نتج عنه مزيد من الاعتماد على الخارج فى تغطية هذه الاحتياجات وزيادة العجز فى الموارد وفى ميزان المدفوعات .

– ضعف المرافق التسويقية :

تشكل المرافق التسويقية – أو ما يمكن ان نسميه البنية الاساسية للعمليات التسويقية – اساسا هاما فى نجاح واستقرار التجارة الداخلية وفى توفير السلع الاستهلاكية : غذائية وغير غذائية على مدار فترات الطلب ، وتحقق استقرارا للمعروض من هذه السلع كما تتيح مواجهة اى اختناق طارئ ، فضلا عن انها تهيئ كفاءة تسويقية أعلى . فتوفر المخازن المجهزة بتجهيزات تكنولوجية حديثة ، يكفل توفير حدود الامان اللازمة ، ويهيئ تتبع المنصرف والمبيعات أولا بأول ، ويتيح اتخاذ القرار اللازم لتغذية منافذ البيع والفروع .

ويرتبط النقل ارتباطا وثيقا بنظام التخزين ، اذ ينبغى لشركات

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

التجارة الداخلية ان يكون لديها وسائل النقل الخاصة بها والقادرة على استقبال وتوزيع البضائع التى تتعامل فيها وفقا لأنظمة التسويق المتبعة لكل مجموعة من السلع ، وما يرتبط بذلك من ادوات التحميل والتستيف والتعتيـــق .

وتصميم وتجهيز محلات البيع ، وسهولة استقبال وخروج البضائع منها ، وراحة العملاء والجمهور – تعتبر امورا هامة فى العملية التسويقية تفتقر اليها أغلب المحلات التجارية فى مصر ، حيث تكتظ بزبائنها الذين لا يجدون الاهتمام الكافى من البائعين فيها ، علاوة على أن هذه المحلات لا تحتفظ بكتالوجات للسلع المعروضة ولا بنشرات توضح كيفية استخدامها ولا بفهارس للسلع وارقامها وموديلاتها ومخزونها ، بينما يمكن الرجوع بسهولة فى كثير من بلدان العالم الى هذه الفهارس لمعرفة هذه البيانات الضرورية ، وكلها أمور توضح بجلاء تخلف مستوى هيكل التجارة الداخلية فى مصر عن التطور العالمى الذى حدث فى اساليب ومرافق التسويق .

اتجاهات وآراء

ابرزت مناقشة الموضوع فى المجلس بعض الاتجاهات والآراء من أهمهـــا :

– ضرورة مواجهة الفاقد الاستهلاكى الاقتصادى الذى يتمثل فى اتجاه السلع الى استخدامات وأغراض غير الاغراض التى استهدفها المجتمع ، كالقمح والدقيق مثلا حيث يستخدمان فى علف الحيوان والطيور ، وكذلك مواجهة الفاقد الفيزيقى الذى يشمل الفاقد الانتاجى ، سواء على مستوى الزراعة أو الصناعة .

– وسائل التسويق وأنماط تعبئة السلع وتغليفها من أهم الأمور المؤثرة فى التجارة الداخلية ، ويمكن حفز النشاط الخاص للقيام بدور مؤثر فى هذا المجال .

– لتطوير التجارة الداخلية ، يلزم دراسة تجارة الجملة ومتطلباتها وكذلك تجارة التجزئة ومتطلباتها ، بجانب دراسة كيفية القضاء على الوسطاء فى كل سلعة من السلع .

– ضرورة التركيز على وسائل توزيع السلع بما يكفل القضاء على الفاقد ، والقطاع الخاص بطبيعة تكوينه مؤهل للاسهام بالكثير فى مجال هذه الوسائل .

– فيما يتعلق بحركة التوزيع ، يمكن أن تقوم الدولة بدورين أساسيين . دور الرقابة ودور تقديم الخدمة ، وليس من الضرورى ان زيادة الرقابة تقتضى زيادة دور الدولة فى تقديم الخدمة .

– للتعاونيات الاستهلاكية دور وأثر كبير فى التجارة الداخلية .

– الدعم لا يخفض التكلفة لأنها تتوقف على حجم المستلزمات الانتاجية . وما لم يحدث تقدم فى الكفاءة الانتاجية فالتكلفة الاقتصادية واحدة ، فمثلا اذا لم تزد انتاجية الفدان من القمح فلن يكون للدعم أى اثر على تكلفته الاقتصادية .

– من مساوئ الازدواج السعرى ما أدى اليه من اخلال بنظام الثمن ، لأن اهم وظائفه ترشيد الاستهلاك واعطاء مؤشرات للمنتج بما يسمح باتجاه الموارد الاتجاه الأمثل .

– مع التسليم بدور القطاع العام فى التجارة الداخلية ، ينبغى افساح المجال للنشاط الخاص والتعاونى وتنشيط دور الغرف التجارية فى ميدان التجارة الداخلية ، باعتبار أنها خدمة وتوزيع مقابل ربح مناسب دون استغلال .

التوصيـــات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها من مناقشات ، وما يبرز من اعتبارات – يوصى بما يلى :

أولا : تصحيح هيكل التجارة الداخلية وذلك عن طريق الاجراءات التالية :

* تقوية دور شركات الجملة والنهوض بها ودعم مرافقها التسويقية والتخزينية والانتشار بها على مستوى الجمهورية ، وأن يناط بها تحقيق التوازن العام على مستوى الجمهورية فى توفير السلع الاستهلاكية

المختلفة . مع ضرورة التنسيق بينها وبين شركات التجارة الخارجية والشركات الانتاجية ، بما يؤدى الى الحد من التضـارب والازدواج فى عمل كل منها .

* النهوض بأجهزة وسياسات التسعير ، وذلك بمنع التداخل فى الاختصاص ، فى التسعير ما بين شركات الانتاج وبين الاجهزة المختصة بذلك فى وزارة التموين والتجارة الداخلية .

على أن تنبع عملية التسعير من مفاهيم قومية ترعى المصلحة العليا للوطن ، وأن تدعم هذه الأجهزة بالخبرات والكفايات الاقتصادية والمحاسبية القادرة على حساب التكاليف ، واجراء الموازنات الاقتصادية على مستوى الانتاج القومى من السلع والخدمات المختلفة ، وأن تكون عملية التسعير حافزا انتاجيا للصناعات الوطنية وتشجيع الاستثمار فى مجالات الانتاج وتلبية احتياجات المواطنين من السلع والخدمات الأساسية ، وأن تكون لديها القدرة على الرقابة على التطبيق ومراجعة أى انحراف فى هذه السياسات ، وأن تكون فى وضع يمكنها عند تحديد تكلفة السلع المستوردة من مراجعة التكلفة الاستيرادية ومقارنتها بالبدائل المحلية واتخاذ القرار الملائم للمصلحة الوطنية . ومن أجل كل ذلك فانه ينبغى انشاء جهاز لتخطيط الاسعار على المستوى القومى يعمل على تطبيق هذه المبادئ .

* الرقابة على الجودة والمواصفات ، وذلك من خلال :

– وضع المواصفات والمقاييس لكل ما يتم تداوله ، ليكون هناك نظام حاسم وجاد للرقابة على المواصفات .

– تقوية دورالهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات – المنوطة اصلا بهذا الاجراء – وصقل خبراتها وخبرائها فى هـذا المجال ، مع ايجاد رباط وثيق بين هذه الهيئة العامة للتوحيد القياسى ومنظمات المواصفات والمقاييس العربية والدولية .

– تقييم شركات المراجعة والتفتيش الوطنية ودعم الصالح منها .

– التأكيد على دور الاجهزة المركزية فى وزارات الانتاج ووزارة التموين فى الاشراف على اجهزة الرقابة على الجودة والمواصفات الداخلية بكل شركة ، حتى يمكن النهوض بالصناعة الوطنية ، وحتى لا يطرح بالسوق الا السلع الجيدة المختبرة والصالحة حفاظا على اقتصاديات الوطن .

* التنسيق بين الاجهزة المتعلقة بالتجارة الداخلية ، بما يؤدى الى تنظيم تداول السلع المختلفة وخاصة السلع المستوردة ، والى تحديد المسئولية فى تقدير الاحتياجات وفى تقدير الحصص النقدية اللازمة لتغطية الاحتياجات الاستيرادية ، والى عدم التشابك فى القواعد المنظمة للاستيراد وتداول السلع المستوردة وتسعيرها ، وفى تلك المتعلقة بتسعير السلع المنتجة محليا وقواعد توزيعها وتحـديد حصـص المحـافظات منها .

ثانيا : تحديث اساليب ومرافق التسويق ، وذلك بالوسائل الاتية :

* التوسع فى اقامة سلاسل محلات البيع الكبرى بعد أن اصبحت هذه السلاسل سمة عالمية مميزة للتقدم فى مجال التجارة الداخلية وبعد أن حققت هذه السلاسل بانتشارها المكثف على امتداد التواجد العمرانى وبحجمها الكبير كفاءة تسويقية اعلى واسعارا للسلع التى تتعامل فيها تقل كثيرا عن مستوى اسعار نفس السلع المنافسة فى الاسواق – كما يتيح لها مستواها الكبير كفاءة اكبر فى خدمة المستهلك فى نقل وتوصيل السلع والخدمات ، فضلا عن التيسيرات التى تقدمها ، سواء بادخال انظمة الحسابات الشخصية وكروت التعامل الفردية وغير ذلك من التسهيلات . ومحلات القطاع العام الكبرى فى مصر مؤهلة للقيام بهذا الدور ببناء نماذج حديثة لهذه المتاجر كبيرة الحجم متكاملة الانشطة ، وتجهيزها بالوسائل التكنولوجية الحديثة فى التخزين والنقل والبيع والحسابات الآلية المبرمجة ماليا ومخزنيا والمرتبطة بكافة المخازن والفروع .

* اقامة المدن التجارية المتكاملة (الاسواق) خارج الكتلة السكنية

للتخفيف عن وسط المدينة ، بحيث تضم أماكن لانتظار السيارات ومحطات لخدمة السيارات وتشحيمها ومحلات تجارية من كافة التخصصات ومطاعم وكافتيريات وصالات للموسيقى وملاعب للاطفال ، فضلا عن تجهيزها بكافة وسائل الراحة والتنقل الداخلى ، حتى تتيح لرجال الاعمال والمواطنين العاديين فرصة التسوق والاستجمام فى نفس الوقت .

* الاهتمام بنظم واساليب التخزين ، ويشمل تنظيم التخزين الاهتمام بالمخازن : بناء وتجهيزا وتنظيما داخليا ، وامتدادا بوسائل ميكنة النقل والتداول الداخلى ، وادخال انظمة التخزين السليم بها والتصنيف الدقيق ، وامساك سجلات وفهارس البضاعة وارقامها الكودية وبرمجة ذلك ما امكن ، وكذلك وسائل التفريغ والتحميل الآلية .

* دعم مرفق النقل وتطويره ليتلاءم مع أنواع البضائع والسلع المنقولة ، وذلك بانشاء اسطول خاص من وسائل النقل المختلفة الأحجام والتجهيزات لشركات السلع الاستهلاكية ، تكفل لها خدمة أكمل وأسرع وكفاءة تسويقية أعلى .

* استخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة فى مجال التجارة الداخلية ومن أهمها :

ادخال الحاسبات الآلية الصغيرة المتطورة فى عمليات البيع وتسجيل المبيعات وأصنافها واصدار الأوامر الى المخازن لاستعواض المبيعات ولاستيفاء أرصدة الأمان وتطوير أنظمة التخزين لتضم روافع تقوم آليا بتوجيهات من حاسب آلى فى غرفة مراقبة المخزون بعمليات وضع وسحب البضاعة من فوق الأرفف وتحميل الشاحنات .

* الاهتمام بتنظيم المعروض ويشمل عمليات العناية بالعرض وترتيب السلع وتنظيم اقسام البيع تقسيما واضحا ودقيقا ، وامساك فهارس للبضائع وموديلاتها وارقامها وغير ذلك من البيانات .

* تزويد محلات البيع بوسائل الراحة الملائمة بما يكفل حسن التهوية والاضاءة الجيدة وتزويدها بالسلالم المتحركة والمصاعد الكهربائية ومبردات المياه والارشادات الواضحة عن مواعيد العمل وتنظيم الاقسام والمبيعات .

ثالثا : مراجعة الأولويات والأهداف القومية فى التصنيع والاستيراد :

وذلك على ضوء المراجعة المستمرة للتجارة الخارجية والتجارة الداخلية ، وربط حركة التجارة بحركة الانتاج والتصنيع ، بما يؤدى الى :

* تنشيط التصنيع والانتاج المحلى من السلع التى يمكن ان يتحقق منها اكتفاء ذاتى ، مثل الاسمنت والحديد والزجاج ، وهو أمر يخفف عبء تدبير قيمة الواردات ويخفض عجز الميزان التجارى .

* عدم تساوى الاولويات الاستيرادية للسلع الاساسية مع سلع الرفاهية .

رابعا : زيادة الانتاج القومى :

* على المستوى الصناعى ، وذلك بالارتفاع بمعدلات النمو الى معدلات مناسبة تعوض سنوات التخلف فى التنمية ، وتعوض النقص فى الانتاج السلعى ، وتؤدى الى ازدياد مكانة الصادرات .

* على مستوى الانتاج الزراعى ، بتركيز الجهد لتطوير هيكل الزراعة المصرية والتوسع الافقى والرأسى واستخدام الأساليب الحديثة فى الاستصلاح والاستزراع ، وتوجيه الزراعة نحو تحقيق الاكتفاء الذاتى – فيما يمكن تحقيق ذلك فيه – وحفز العاملين فى هذا القطاع للعمل على زيادة عائد الانتاج الزراعى .

خامسا : ترشيد الاستيراد ، وذلك من خلال :

* مراجعة نظام الاستيراد بدون تحويل عملة ، بوضع الضوابط التى تكفل تطوير هذا النظام .

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى شأن سياسة اقتصاديات مدخرات المصريين العاملين بالخارج .

* الحسم فى تطبيق القرار ١١٩ لسنة ١٩٧٧ بتحديد هوامش

وحلقات تكلفة وربح السلع المستوردة لوضع ضوابط سعرية لها ، وعدم استغلال حاجة المستهلكين لهذه السلع والاثراء الفاحش على حساب حاجة المواطنين ، ووضع الضوابط التى تكفل لهذا القرار تحقيق الاهداف التى صدر من أجلها .

* بالنسبة للجان ترشيد الاستيراد : يقترح النظر فيما يلى :

– دراسة نظام قوائم الاستيراد المتحركة التى تصدر على فترات زمنية محددة سلفا ، يوضح فى كل منها السلع المحظور استيرادها والمسموح به برسوم جمركية عالية ، على أن تكون لها بدائل محلية متوافرة وذات مستوى جيد ، بجانب المسموح باستيرادها برسوم جمركية مخفضة وتلك المعفاة من هذه الرسوم .

– ربط أعمال لجان الترشيد بأهداف حماية الصناعة الوطنية والقيم الاجتماعية .

– تخفيف واختصار الاجراءات الخاصة بعمل لجان الترشيد .

– توحيد مفاهيم العمل بين لجان الترشيد .

– الاعلان المستمر المسبق عن السلع التى ينبغى التوقف عن استيرادها لكفاية الانتاج المحلى – أو الحد من استيرادها لنقص الاحتياج اليها .

– النظر فى ان تكون موافقة لجان الترشيد قبل ابرام العقود الخارجية وليس قبل فتح الاعتمادات .

مع الحرص على أن تحظى المشروعات التى تخدم الانتاج وخطط التنمية – كصناعة الأسمنت والحديد والزجاج والاسمدة والجرارات والالات الزراعية – بالاهتمام الأكبر ، خاصة وأنها مجالات يمكن تحقيق الاكتفاء الذاتى السريع منها قبل نهاية حقبة التسعينات ، بل وتحقيق فائض للتصدير .

سادسا : ترشيد الاستهلاك .

وذلك بالعمل على أن تعود معدلات استهلاك الفرد الى مستواها العادى ، وتقليل الفاقد الاستهلاكى ما أمكن ، بادخال انماط جديدة فى السلوك والاستهلاك ، ومحاربة غير السوى من الأنماط .

ملحق

عرض لأهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية

استكمالا للمواد الاستهلاكية الغذائية التى سبق للمجلس ان بحثها فى دورته العاشرة ، نعرض بايجاز لاهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية بهدف تنظيم تجارتها الداخلية ، والعمل على استقرار سوقها المحلى وضمان توافرها وانتظام المعروض منها ، وقد ذيلت كل مجموعة منها بعدد من المقترحات والتوصيات التى تكفل تحقيق ذلك .

المنسوجات والملابس الجاهزة :

المنسوجات : تشمل هذه المجموعة عدة سلع رئيسية ، بلغ انتاجها عام ٨٢/٨٣ كالآتى :

الاقمشة القطنية	٣٨٧	مليون متر
الاقمشة الشعبية	٤٠٠	مليون متر
الأقمشة الصوفية والمخلوطة	١٩	مليون متر
البطاطين (قطاع عام)	٢.٤١	مليون بطانية

وتلعب سياسات الدعم والتسعير وأنظمة التداول دورا مهما فى حركة تجارتها وتشمل :الملابس الداخلية والجوارب والملابس الجاهزة .

الملابس الداخلية والجوارب : بلغ الانتاج فى بعض هذه السلع مستوى عالميا رفيعا مثل منتجات جيل وكابو ، بحيث اصبحت من السلع التصديرية .

الملابس الجاهزة : اهتمت الدولة مؤخرا بهذه الصناعة ، اذ اشتملت الخطة الخمسية الحالية على برنامج تفصيلى للتوسع فى مشروعات هذه الصناعة يضم ١٥ مشروعا لصناعة الملابس الجاهزة فى ١٣ شركة من شركات وزارة الصناعة ، بتكاليف استثمارية قدرت بنحو ٤٨ مليون جنيه .

ويوصى فى شان هذه المجموعة من السلع بما يلى :

* التاكيد على ما سبق أن اوصى به المجلس فى دراسته عن صناعة الغزل والنسيج فى مصر ، وكذلك على ما أوصى به فى دراسته عن صناعة الملابس الجاهزة ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠ .

* مضاعفة الاهتمام بمحصول القطن كمحصول استراتيجى هام بالنسبة للبلاد ، تقوم على اقتصادياته عديد من الصناعات الحيوية والهامة ، ويعيش على زراعته وصناعته نسبة عالية من السكان فى الريف والحضر ، ويوفرللبلاد عدة سلع رئيسية هامة ، حيث تقوم عليه صناعات الحليج والغزل والنسيج والملابس الجاهزة ومعاصر الزيوت ومصانع الاعلاف ، كما يوفر مصادر للوقود والطاقة من مخلفات الزراعـــــة .

وينبغى اعطاء أولوية فى هذا المجال للعناية بعمليات الجنى – بعد أن لوحظ الاهمال والتقصير فيها ، وجنى القطن مرة واحدة ، مما يترتب عليه خفض مستوى الجودة – وسوف يترتب على تلك العناية زيادة العائد الفعلى والقضاء على بعض الازمات الراهنة ، سواء فى اقطان التنجيد أو القطن الطبى .

كما يجب ان يشمل هذا الاهتمام مراجعة نطاقات الاصناف المنزرعة ، واعادة ربط وتخصيص المحالج والمغازل وفقا لاطوال التيلة ومستويات الجودة .

* الاهتمام بصناعة النسيج وتخصيص النوعيات العالية للتصدير ، وان يتم زيادة الناتج للاستهلاك المحلى بالاستفادة من خلط الالياف الصناعية وتطوير المغازل ومصانع النسيج لتتلاءم وهذه التعديلات .

* وضع برامج تنفيذية للاحلال والتجديد للصناعات القطنية حلجا وغزلا ونسيجا وصباغة وتجهيزا ، لامكان الوصول الى مستويات عالية من الجودة .

* اعادة النظر فى الاسلوب الحالى لانتاج الاقمشة الشعبية التى تصل الى نحو ٦٠ ٪ من اجمالى انتاج القطاع العام من الاقمشة القطنية ، اذ أن الوضع الحالى له أثر كبير فى خفض مستويات الجودة فى الانتاج ، مع ضرورة مراجعة تكاليف الانتاج مراجعة تكفل الدقة وعدم المغالاة فى التكاليف والموازنة بين اسعارها واسعار الاقمشة غير المدعمة .

* ضرورة قيام اجهزة التجارة الداخلية بدراسة اسلوب توزيع الاقمشة الشعبية ضمانا لوصولها الى المستهلك ، أسوة بما هو متبع فى توزيع الكستور ، وقد يكون مناسبا عرضها من خلال فروع كساء العاملين والطلبة والقوات المسلحة .

* ضرورة تعميق دور تجارة الجملة وعلى الأخص فى وحدات القطاع العام ، أو اعطائها دورا أكبر للقضاء على مشكلة المخزون والتصدى للسوق السوداء .

* الاهتمام بصناعة الملابس الجاهزة ودعمها وربط انتاجها بمشروع كساء العاملين والطلبة وفروع الشركات الاستهلاكية ، والاعتماد على اسلوب الانتاج الكبير فى هذا المجال ، مع اعطاء أولوية لتوفير مستلزمات الانتاج اللازمة لها .

مع مراجعة مشروع كساء العاملين بما يؤدى الى الاقلال من المستورد من سلعه حماية للصناعة الوطنية .

مجموعة السلع المعمرة والهندسية والكهربائية :

وتشمل مجموعة هامة من السلع بلغت الاحتياجات منها والانتاج المحلى فى عام ٨٢/ ١٩٨٣ كالآتى :

* الثلاجات ، ويقدر حجم الاحتياجات منها بنحو ٨٠٠ الف ثلاجة ، ويبلغ الانتاج المحلى منها نحو ٤٠٠ الف ثلاجة .

* أجهزة التليفزيون ، وتبلغ الاحتياجات السنوية منها نحو ٨٠٠ الف جهاز ، بينما الانتاج المحلى يبلغ نحو ٦٠٠ الف جهاز .

* أجهزة الراديو ، وتبلغ الاحتياجات منها نحو ٩٠٠ الف جهاز ، بينما الانتاج المحلى فى حدود ٤٠٠ الف جهاز .

* المواقد والأفران والسخانات غير الكهربائية ، ويبلغ الانتاج المحلى

منها نحو ٣٥٠ الف موقد بوتاجاز وفرن ، ومن السخانات نحو ٢٠ الف جهـــاز .

* الغسالات الكهربائية ، ويبلغ انتاج شركة ايديال منها نحو ٣٠٠ الف غسالة ، بخلاف انتـاج القطـاع الخـاص الذى لا يوجـد حصر دقيـــق لـــه .

* اللمبات الكهربائية ، وتقدر الاحتياجات منها بنحو ٧١.٥ مليون لمبة عادية و٥.٥ مليون لمبة فلورسنت ، بينما يبلغ الانتـاج المحلى منها ٤٥.٧ مليون ، ٣.٨ مليون على التوالى .

وأهم ما يلاحظ بالنسبة لهـذه المجموعة مـن السلـــع مـــا يلـــى :

– الزيادة الكبيرة فى احتياجات الاستهلاك منها فى السنوات الاخيرة .

– عدم قدرة الانتاج المحلى على تلبية كامل الاحتياجات .

– استيراد جانب من الاحتياجات مما يلقى باعباء كبيرة على الميزان التجارى .

– عدم اقبال شركات الاستثمار على المساهمة فى انتاج هذه السلع بما يكفى لسد العجز فيها .

– وجود قوائم انتظار كبيرة فى بعض سلع هذه المجموعة ، وبخاصة الثلاجات والبوتاجازات ، تزيد على السنة بالنسبة للثلاجات .

– انخفاض أسعار شركات القطاع العام بالمقارنة بأسعار شركات الاستثمار .

ويوصى فى شأن هذه المجموعة بما يلى :

* وضع خطة ملزمة لزيادة الانتاج القومى من السلع المعمرة الهندسية والكهربائية ، والعمل على تحقيق الاكتفاء الذاتى ، بل وتصدير فائض مناسب من هذا الانتاج وبخاصة الثلاجات .

* ضرورة مواكبة التطور فى انتاج هذه السلع التى تخضع للتجديد والابتكار على مستوى العالم وبخاصة أجهزة الراديو والتليفزيون والفيديو ، ولا يتأتى ذلك الا بالمشروعات المشتركة مع الدول المتقدمة ، وقد فطنت الى ذلك بعض الشركات المحلية المنتجة لها .

* الارتقاء بمستوى هذه الصناعات والتحول بها من صناعات شبه تجريبية الى صناعات متكاملة ، ويقتضى ذلك تنظيما متكاملا لخطوط الانتاج ، والاهتمام بالصناعات المغذية والخامات والسلع الوسيطة ، وامكان الارتباط طويل المدى بين ورش القطاع الخاص والشركات الانتـاجيـة الكبيرة ســواء كانت تابعة للقطاع العـام أو قطـــاع الاستثمـــار .

* يعتمد انتاج هذه السلع بصفة رئيسية على انتاج شركة الحديد والصلب التى تقصر امكاناتها – فى بعض الاحيان – عن تلبية احتياجات المصانع المنتجة لهذه السلع من الصاج ، لهذا ينبغى الاهتمام بصناعة الحديد والصلب وزيادة كفاءتها وتطويرها ، والعمل على زيادة الانتاج المحلى منها لضمان تغذية الصناعات المصرية المعتمدة على انتاج الحديد والصلب فى عملها .

* مراجعة اسعار سلع هذه المجموعة مراجعة واقعية وفقا لتطور عناصر التكاليف المختلفة ، بما يحقق لشركات القطاع العام تعويض تكلفتها الحقيقية دون تجميد لأسعارها أو انفلاتها دون رقابة .

* التركيز على الأنماط الانتاجية المطلوبة تمكينا للمصانع من كفاءة التشغيل وسرعة تلبية الاحتياجات .

مواد البناء :

وتشمل مجموعة مواد البناء اربع سلع رئيسية هامة ، هى : حديد التسليح والاسمنت والزجاج المسطح واخشاب البناء . أما باقى مواد المجموعة وتشمل الجير الحى والمطفى والجبس والبويات وزيوت الدهان والزنك ، فتأتى فى المرتبة الثانية من الاهمية ، وهى حرة التداول ولا تخضع للاشراف فى توزيعها الا فى بعض الفترات المحدودة التى كانت تحدث فيها بعض الاختناقات ، وعلى الاخـص فـى زيوت البويات وتوابعها .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى دراسته عن صناعة الاسمنت ومستقبلها .

* اعطاء أولوية لانتاج سلع هذه المجموعة – وبخاصة الحديد والأسمنت – لكونها سلعا استراتيجية تتوفر خاماتها محليا ، وذلك لامكان تحقيق الاكتفاء الذاتى منها ، بل وتحقيق فائض للتصدير .

* توزيع مصانع الانتاج على مواقع توافر الخام ، بما يكفل انتشار هذه الصناعات فى أنحاء البلاد وتعمير مناطق الخام وتخفيف تلوث البيئة الناتج من تركز هذه المصانع .

* وضع انظمة التوزيع لهذه السلع وإلغاء تعدد أسعارها (مدعمة ونصف مدعمة وحرة) .

* وضع مواصفات دقيقة لسلع هذه المجموعة ، بما يكفل الرقابة على وارداتها وعلى الانتاج المحلى منها رقابة فعالة لتأثيرها على المبانى .

مجموعة السلع الكيماوية :

وتضم هذه المجموعة عدة سلع من مستلزمات الانتاج بالنسبة لقطاع كبير من الحرفيين واصحاب الورش ، وتشمل هذه المجموعة الجمالكا والبويات ومستلزمات التصوير .

وكانت الشركة المصرية للكيماويات هى شركة الجملة الوحيدة التى تتولى توزيع هذه المواد ، وجميعها مواد مستوردة . وقد تقلص دور هذه الشركة بفعل عاملين رئيسيين هما : انخفاض الحصة النقدية المخصصة لها ، وفتح المجال لمستوردى القطاع الخاص لاستيراد هذه المواد وفقا لانظمة الاستيراد بدون تحويل عملة .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* أن تقوم تعاونيات الحرفيين بدورها فى تحديد الاحتياجات ، والاشراف على استخدام الحصص بكل منها ، وعدم الاتجار فيها حرصا على استقرار السوق ، وثبات اسعار السلع التى تستخدم هذه المجموعـــة .

* ضرورة التقدير السليم للاحتياجات لكل من القطاع العام والخاص ، والمشترك .

* العمل على توفير هذه الاحتياجات بتحديد الجهات المستوردة وحصة كل منها فى الاستيراد .

* التزام شركات التجارة الخارجية بدورها التسويقى الخارجى ، وترك النشاط الداخلى لشركات الجملة المتخصصة .

* وضع نظام لتوزيع الكميات المستوردة بمعرفة القطاع الخاص يكفل عدالة توزيعها وتكاملها مع الكميات التى يوزعها القطاع العام .

مجموعة الورق والادوات الكتابية والمهمات :

وتشمل الورق والأدوات الكتابية والآلات الكاتبة والآلات الحاسبة ، وتقوم الشركة المصرية للورق والأدوات الكتابية بدور تاجر الجملة ، وحلقات تداول وهوامش هذه السلع محددة منذ عام ٧٩ حتى الآن .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* تقديرالاحتياجات تقديرا دقيقا بمراعاة التطور التعليمى والثقافـى .

* دعم الشركة المصرية للورق والادوات الكتابية بما يكفل لها القيام بدورها الرئيسى فى احداث التوازن فى السوق وانتظام المعروض ، ومواجهة اى فجوات تحدث بسبب عدم قيام مستوردى القطاع الخاص بدورهـــم .

* وضع انظمة للمواصفات القياسية لهذه السلع والرقابة على جودتهـــا .

* تشديد الرقابة على تجار الجملة فى هذه السلع ، ومحاربة عمليات الغش التجارى ، وتحقيق مبدأ المنافسة المتكافئة بين قطاعات الدولة .

* مراعاة مبدأ التخصص بين قطاعى الاستيراد والتوزيع .

مجموعة السلع المعدنية :

وتشمل هذه المجموعة : الحديد التجارى والعدد اليدوية والأسلاك المعدنية وأسياخ اللحام ومهمات الورش ، والحرفيين ، وأغلب هذه المجموعة يتم استيرادها .

ويعمل فى مجال تجارة هذه السلع بالجملة شركة سيجال ، وفى الفترة الأخيرة سمح لتجار القطاع الخاص بالاستيراد وتجارة الجملة ، كما قامت شركات التجارة الخارجية وهى : الشركة العامة للأعمال الهندسية ، وشركة المحاريث والهندسة بالمشاركة فى عمليات التجارة الداخلية لهذه السلع ، مما يسبب كثيرا من المشاكل لشركة تجارة الجملة المتخصصة وهى شركة سيجال ، وتسبب فى تراكم المخزون وعدم انتظام

انتشار سلع هذه المجموعة بالقدر الكافى ، وأغرق السوق بسلع اخرى غير ضروريـــة .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* نظرا لأن العديد من سلع هذه المجموعة تخص الورش الصغيرة والحرفيين ، فان الامر يتطلب ضرورة الحصر الدقيق لمجتمع هذه النوعية من المستخدمين لها .

* العمل علـى توفيـر هـذه الاحتياجات من الانتاج المحلى والاستيراد ، وضرورة توفير البيانات ، سواء على صعيد الإنتاج المحلى أو الاستيراد ، وبخاصة فيما يتعلق بدور القطاع الخاص .

* ضرورة التنسيق بين أجهزة التجارة الداخلية واجهزة التجارة الخارجية ، مع ضرورة وصل حلقات التسويق التى يتطلبها انسياب السلعة الى مواطن الاستهلاك .

* تشديد عمليات الرقابة على تجار المستورد من هذه السلع ، والاهتمام بالرقابة على المواصفات .

البطاريات الجافة :

تقدر الاحتياجات من هذه السلع بنحو ١٩٠ مليون قطعة عام ١٩٨٢ / ١٩٨٣ ، يساهم الانتاج المحلى فى تغطية جانب منها ، ويتم استيراد البـاقـى .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى دراسته عن مستقبل صناعة البطاريات فى مصر .

* ضرورة التخطيط لتوفير الاحتياجات ، وتحديد دور كل من شركات القطاع العام وشركات الاستثمار المنتجة ، مع مراجعة اسعار كل من القطاع العام والقطاع الاستثمارى بما يكفل تناسب الاسعار مع مستويات الجـودة .

* ضرورة تحديد هوامش التداول للتجزئة والجملة حرصا على المنافسة المتكافئة بين المنتجين .

* ضرورة قيام شركة الجملة بدورها الأساسى فى ضمان وصول السلعة الى كافة مناطق الاستهلاك بأسعار موحدة ، مع انتظام وجود السلعـــة .

الكيروسين والبوتاجاز :

يلاحظ أنه قد تزايد الاستهلاك المحلى من هذه السلع وزادت الواردات والدعم لها زيادة كبيرة .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* الاهتمام بمصادر الطاقة البديلة وفى مقدمتها الطاقة الشمسية، بعد أن حدث توسع كبير فى استخداماتها فى بلاد أقل من مصر فى درجة الحرارة وفى اشراق الشمس ، وأصبحت على معظم اسطح المنازل والفيلات وحدات لتجميع الطاقة الشمسية وتوصيلها ، مع تخزينها فى صور أخرى للطاقة : حرارية أو كهربائية ، الأمر الذى يستوجب عناية خاصة واهتماما فائقا لنشر وسائل استخدام الطاقة الشمسية ، سواء على المستوى المنزلى أو المستوى الصناعى ، وخاصة أن الطاقة البديلة فى مصر قليلة ومرتفعة التكاليف ، مما يستدعى تشجيع وسائل استخدام الطاقة الشمسية ، سواء فى السخانات أو توليد الكهرباء أو غيرها ، مع النظر فى استصدار ما قد يلزم من تشريع يكفل التوسع فى استخدامات الطاقة الشمسية ، وبخاصة فى المجتمعات الجديدة والمنشآت السياحيـة .

* التوسع فى توصيل شبكة الغاز الطبيعى للمنازل .

* الاهتمام بانتاج البيوجاز على مستوى القرية من مخلفات الحقل وحظائر الماشية . وهناك تجارب رائدة تم تطبيقها فى مصر وتحتاج الى تقييم صناعى لها ، مع استحداث وسائل عملية بسيطة لانتاج وتجميع واستخدام البيوجاز .

* الاهتمام بمصادر الوقود والطاقة الزراعية على مستوى القرية ، وخاصة حطب القطن الذى أهمل كثير من الزراع تقليعه وتجميعه واستخدامه ، علاوة على النقص المترتب على مساحة القطن اصلا .

* النظر فى التحريك التدريجى لسعر اسطوانة البوتاجاز بالنسبة للاستخدامات التى تتم فى المشروعات الانتاجية والفنادق الكبرى ، مع عدم المساس بسعرها بالنسبة للاستخدامات المنزلية .

ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء

اهتم المجلس بدراسة هذا الموضوع ، آخذا فى الاعتبار الجهود التى تبذل لرفع المعاناة عن غير القادرين ، ومحاولات توفير السلع والخدمات الضرورية للتخفيف عن ذوى الدخل المحدود والثابت ، ولمواجهة الآثار السلبية الاجتماعية والاقتصادية للغلاء ، سواء بالنسبة للمواطنين من حيث أدائهم لواجباتهم وضعف الحافز للعمل والانتاج ، او بالنسبة للخدمات العامة وكفاءتها ، وكذلك لمواجهة تأثر مشروعات التنمية وانخفاض الصادرات وارتفاع الواردات ، وزيادة معدلات الاستهلاك على معدلات الانتاج ، وما استتبعها من الاستعانة بالقروض والمعونات .

ومن هذا المنطلق ، ناقش المجلس تقرير شعبة التموين والتجارة عن « العوامل المؤثرة على ارتفاع تكاليف المعيشة ووسائل الحد من الغلاء » والذى يتلخص موجزه فيما يأتى :

عرض المشكلة وآثارها :

كانت مصر ، حتى وقت قريب ، تعتبر واحدة من أرخص بلاد العالم، الا أن الحقبة الاخيرة شهدت تزايدا فى معدلات ارتفاع الاسعار يفوق المعدلات السابقة . ووفقا لأرقام الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء عن تطور اسعار البيع للمستهلكين والتى اتخذت عام ١٩٦٧ كعام اساس يساوى ١٠٠ – كانت ملامح ارتفاع أسعار الطعام على النحو التالى :

السنوات	١٩٦٧	١٩٧٧	١٩٨٥
الحبوب والنشويات	١٠٠	١٣٠	٣٧١
البقول	١٠٠	٢٢٨	٧٦٨
اللحوم والاسماك والبيض	١٠٠	٣١٠	٨٨٢
الالبان ومنتجاتها	١٠٠	٢٥٤	٨٤٤
الخضر	١٠٠	٢٧٨	٩٢٤
الفواكه	١٠٠	٣١٥	١١٥٥

وهذه الأرقام تقود الى حقائق هامة ، تخلص فيما يأتى :

× أن معدلات الزيادة السنوية لأسعار السلع الغذائية فى الفترة الأخيرة ، تتراوح ما بين ثلاثة أمثال وعشرة أمثال الزيادة السنوية فى الفترة السابقة .

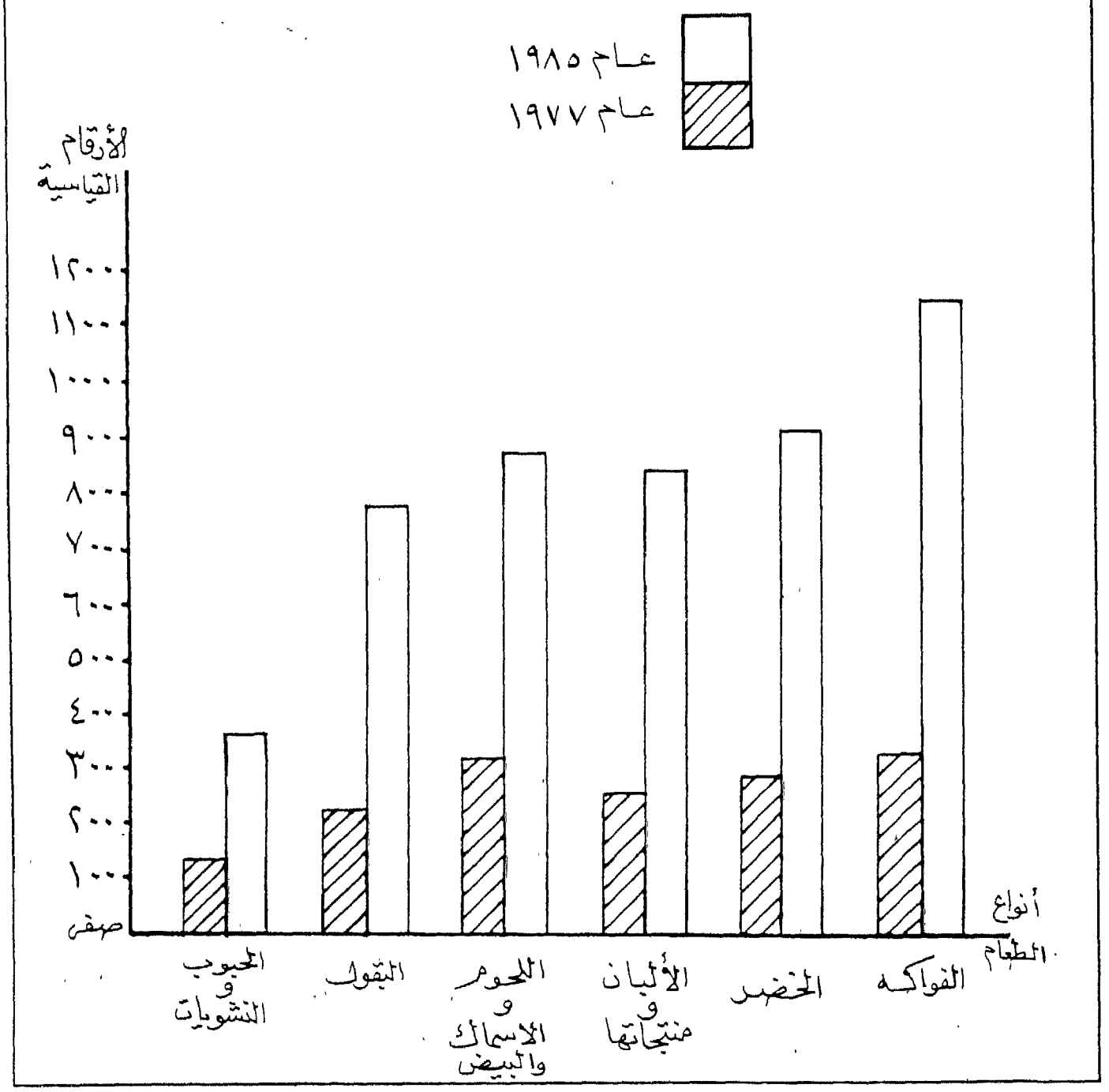
× أن الزيادة فى الأسعار لا ترتبط بحجم الانتاج المحلى من السلعة، بدليل ارتفاع أسعار الخضر والفاكهة التى تتمتع فيها البلاد بوفرة انتاجية بمعدلات تزيد على ارتفاع اسعار اللحوم والاسماك ، والتى لا تتمتع فيها البلاد باكتفاء ذاتى .

× أن ارتفاع الأسعار ليس قاصرا على مجموعة الطعام والشراب ، ولكنه يشمل كل جوانب صفات المعيشة ، وذلك وفقا لأرقام الجهاز المركزى للتعبئة والاحصاء ، الموضحة فيما يلى :

السنوات	١٩٦٧	١٩٧٧	١٩٨٥
السكن ومستلزماته	١٠٠	١٠٩	١٢٢
الأثاث والسلع المعمرة	١٠٠	١٤٩	٣٥٠
الملابس والاقمشة	١٠٠	١٧٣	٥٥٩
الانتقال والمواصلات	١٠٠	١٤٥	٣١٧
النفقات الطبية والثقافية والاجتماعية	١٠٠	١٧٠	٦١٩
المصروفات الشخصية	١٠٠	١٣٣	٣٠٩

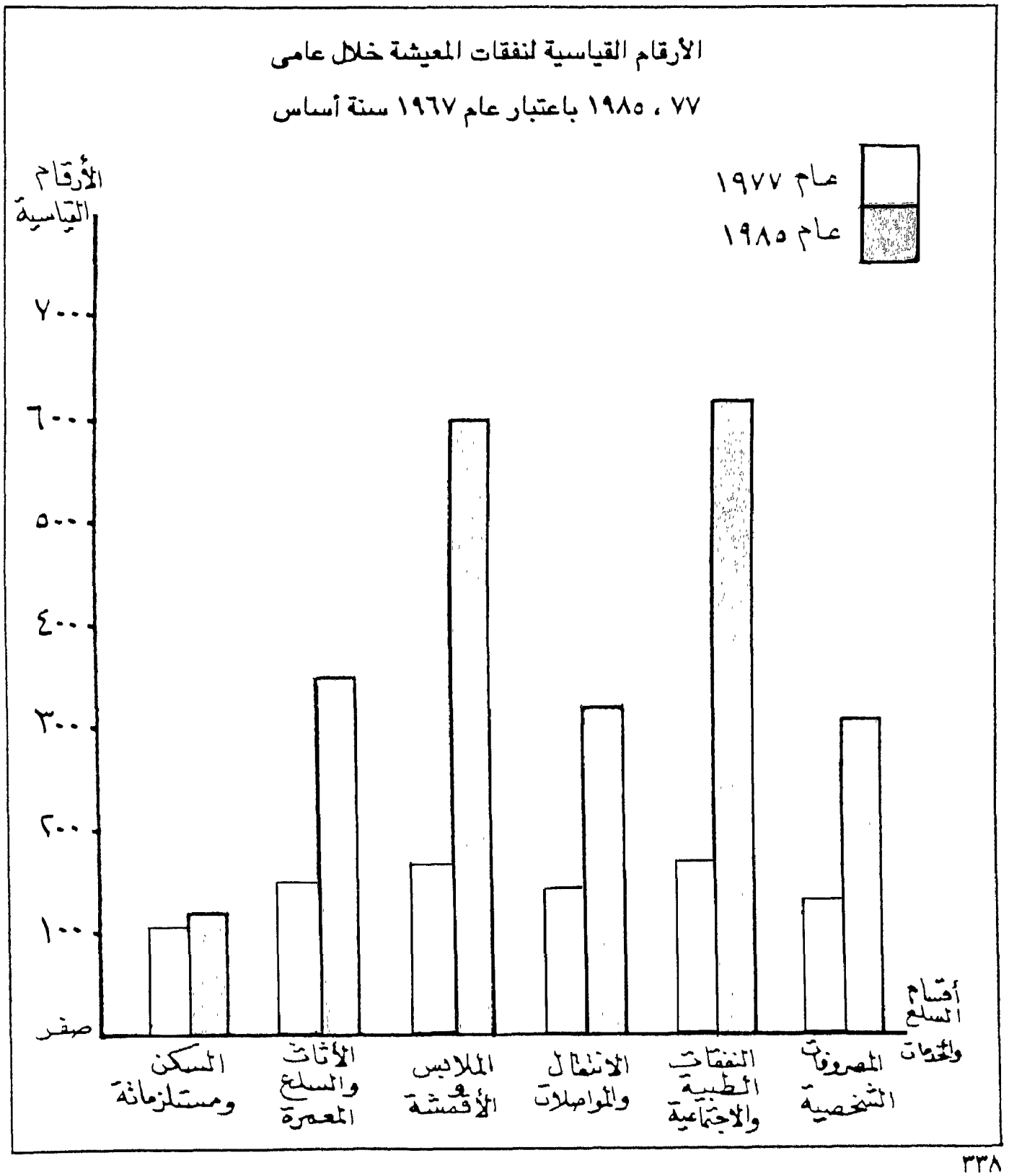
وواضح من ذلك ، ان ارتفاع الاسعار شمل كافة اقسام السلع

مقارنة بين الأرقام القياسية لأسعار الطعام بين
عامى ٧٧ ، ١٩٨٥ باعتبار عام ١٩٦٧ سنة الأساس



Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

الأرقام القياسية لنفقات المعيشة خلال عامى
٧٧ ، ١٩٨٥ باعتبار عام ١٩٦٧ سنة أساس



والخدمات ، وأن الزيادات السعرية فى كافة الاقسام – بخلاف المسكن – كانت تتراوح ما بين خمسة أضعاف وثمانية أضعاف الزيادة السنوية فى الفترة الاخيرة عن الفترة السابقة .

يضاف الى ذلك ، ان هذه الزيادات قائمة ومستمرة فى هذه المجموعات ، برغم سياسة الدعم المطبقة على اسعار السلع والخدمات الاساسية ، وبرغم الوفرة الانتاجية فى بعض الأقسام .

× ان هذا الارتفاع فى الاسعار شمل الريف والحضر على السواء ، وان كانت معدلات الزيادة فى الريف اعلى من معدلات الزيادة فى الحضر ، لما يتمتع به الحضر من اهتمام ومن زيادة فى مقننات السلع المدعمة عن مقننات الريف . ووفقا لأرقام الجهاز المركزى ، فان تطور الاسعار بالريف والحضر كان على النحو التالى :

السنة	ريف	حضر
١٩٦٧	١٠٠	١٠٠
١٩٧٧	٢٠٠,٧	١٨١,٤
١٩٨٥	٦٠١,٨	٥٢٠,٦

أى ان الاسعار فى الريف قد ارتفعت منذ عام ١٩٧٧ حتى الآن بنسبة ٣٠٠ ٪ ، بينما ارتفعت فى الحضر بنحـــو ٢٨٧,٦ ٪ فى نفس الفتـــرة .

× بل ان معدلات تزايد الاسعار اصبحت ملموسة بشكل واضح فى مصر من شهر الى شهر ، فبمقارنة اسعار شهر ابريل ١٩٨٥ بأسعار شهر مايو ١٩٨٥ ، نجد زيادات سعرية واضحة ، اذ ارتفع الرقم العام للانفاق – مقارنا بسعر سنة الاساس – بنحو ١٠,٧ ٪ ، والطعام والشراب اجمالا ١٥,٤ ٪ ، والالبان بواقع ٢٧٪ ، والخضر ٩٠,٧ ٪ ، والفاكهة ٧٣,٨ ٪ (وان كان البندان الاخيران يتأثران بظروف موسمية) وازدادت أسعار الملابس والاقمشة بنسبة ٣٥,٦ ٪ ، والاثاث والادوات المنزلية بنسبة ١٤,٣ ٪ . وتعكس هذه المقارنة صورة واضحة لمعدلات ارتفاع الاسعار فى مصر .

× ان الغلاء فى مصر وان كان مرتبطا الى حد ما بالغلاء فى الخارج ، الا ان مقارنة معدلات زيادة الاسعار فى مصر ببعض الدول المتقدمة ، تبين ان معدلات الزيادة فى الاسعار عندنا تزيد عن معدل الزيادة فى اسعار كثير من الدول المتقدمة . ووفقا لتقرير صندوق النقد الدولى ، كان التغير فى اسعار البيع للمستهلكين على النحو التالى :

السنوات	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣
الدول الصناعية (امريكا – اليابان – بريطانيا – المانيا الغربيـــــــــــة)	١١,٨	٩,٩	٧,٤	٥,٥
مصـــــــــــر	٢٢	١٦,٣	١٢,٥	٣٤,٩

× ان ارتفاع الاسعار ترتب عليه ان اصبح الطعام يستنزف النصيب الاكبر من دخل الاسرة . ووفقا لارقام الجهاز المركزى للتعبئة والاحصاء – فى بحثه عن ميزانية الاسرة – تبين ان متوسط انفاق الاسرة على الغذاء قد وصل فى الحضر الى ٥٥ ٪ وفى الريف الى ٦٠,٩ ٪ ، كما وصل بالنسبة للاسرة الفقيرة الى نحو ٩٠ ٪ .

وتمثل نسبة الانفاق على الغذاء فى مصر ثلاثة امثال النسبة فى الولايات المتحدة ، وضعف النسبة فى المملكة المتحدة .

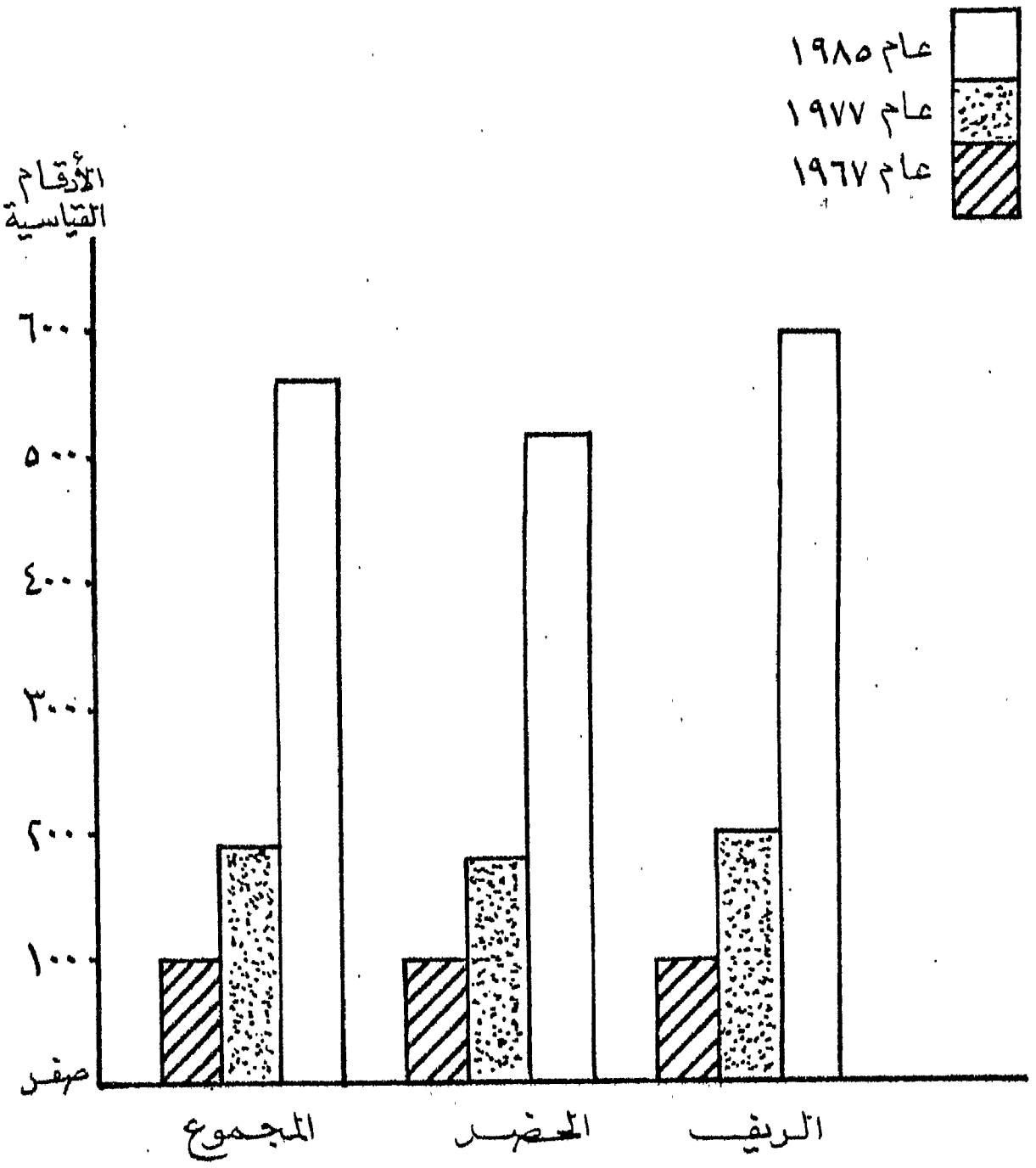
ويلى الطعام فى نسبة الانفاق ، الملابس ١١,٢ ٪ ، والسكن ٧ ٪ ، والدخان ٥,٥ ٪ .

اى ان الغذاء والملبس والمسكن تمثل نحو ٧٨,٧ ٪ من دخل الاسرة فى مصر ، بينما يمثل الانفاق على كافة عناصر الحياة الاخرى نحو ٢١,٣ ٪ فقط من ميزانية الاسرة ، وهذا مؤشر اجتماعى سلبى .

× ان الجميع فى مصر يتأثرون بارتفاع الاسعار ، سواء فى ذلك الاغنياء والفقراء ، وان الفقراء يتأثرون اكثر من غيرهم ، وتبرز خطورة هذا الوضع اذا علمنا ان ١٠ ٪ من السكان الذين يقعون فى ادنى سلم الدخول يحصلون على ٢,١ ٪ فقط من الدخل القومى ، وان الـ ١٠ ٪ من السكان الذين يقعون فى اعلى درجات السلم يحصلون على ٣٣ ٪ من الدخل القومى .

واذا كان المعيار الذى يستخدمه الاقتصاديون لبحث مدى العدالة فى

تطور الأرقام القياسية للأسعار بالريف والحضر
خلال أعوام ٧٧ ، ١٩٨٥ بالنسبة لعام ١٩٦٧ سنة أساس



توزيع الدخل بين السكان هو مقارنة النسبة المئوية لتوزيع السكان او الاسر بانصبتهم النسبية فى الدخل الاجمالى – فسوف نجد ان ٨٠ ٪ من الاسر التى تقع فى ادنى سلم الدخول تحصل على ٥٢ ٪ فقط من اجمالى الدخل ، بينما الـ ٢٠ ٪ من الاسر التى تقع فى اعلى السلم تحصل على ٤٨ ٪ من الدخل ، اى ان ٨٠ ٪ من الاسر المصرية تحصل على حوالى النصف فقط من اجمالى الدخل .

انعكاسات الغلاء على المجتمع :

اصبح ارتفاع الاسعار مشكلة ضاغطة على الأسر والأفراد ، ذات انعكاسات اجتماعية فى كافة نواحى العمل والحياة ، تاركة آثارها على فكر المواطنين وعلى الترابط الاسرى والاجتماعى . وسنعرض لانعكاسات مشكلة الغلاء على أهم نواحى الخدمات ، وآثار ذلك على الوطن والمواطنين :

التعليم والثقافة : التعليم فى مصر مجانى فى مؤسسات الدولة التعليمية بنص الدستور ، ومن ثم فان الدولة لا تتقاضى غير رسوم ومصروفات ضئيلة فى كافة المراحل ، الا أن تكلفة حصول المواطنين على التعليم أصبحت مرتفعة ، حيث انتشرت ظاهرة الدروس الخصوصية ، كما انتشرت المدارس الخاصة ذات المستوى التعليمى المتميز بتكلفتها المرتفعة ، وذلك الى جانب مشكلات الكتاب المدرسى والكتاب الخارجى ، ومشكلة الكتاب الجامعى .

وقد تاثرت الثقافة هى الاخرى بمشكلة الغلاء فى مصادرها الاساسية ، من كتاب ومسرح وصحف ومجلات ، وأصبحت تكلفة الحصول على الثقافة الجادة مرتفعة .

العلاج والرعاية الطبية : تلتزم الدولة بتوفير العلاج والرعاية الطبية للمواطنين ، وخاصة غير القادرين . بيد أن ظروفا كثيرة ادت الى ضعف مستوى الخدمات الطبية ، والى ارتفاع اجور الاطباء ، وظهور المستشفيات الاستثمارية الخاصة بأسعار علاج باهظة . اما الدواء فبرغم ان اسعاره ما زالت رخيصة نسبيا ، إلا أن عدوى الغلاء امتدت اليه تحت مسميات كثيرة .

وقد انعكست كل هذه الظروف على المواطن البسيط الذى لا يجد علاجا كافيا فى المستشفى المجانى ، ولا يقدر على العلاج فى المستشفى الاستثمارى ، ويرهقه أجر الاخصائى المتميز والدواء المستورد .

الاسكان وأزمته وتكلفته العالية : أصبحت مشكلة الاسكان من أبرز المشكلات التى يواجهها المجتمع . ومع الارتفاع الكبير فى اسعار الوحدات السكنية وفى سبيل الحصول عليها او تأجيرها ، ظهرت مشاكل اجتماعية واسرية حادة ، وظهر سكن المقابر والسكن الجماعى ، وغير ذلك من المشاكل التى تؤثر على تماسك الاسرة والمجتمع .

النقل والمواصلات والاتصال : أدت الظروف التى تعاقبت على البلاد فى الحقبة الاخيرة الى نقص الاستثمارات التى وجهت لدعم وتطوير مرافق النقل والمواصلات ، مما أدى الى نقص كفاءتها ، واصبح استخدام هذه الوسائل معاناة كبيرة ، فضلا عن الوقت الضائع فى استخدامها والجهد البشرى المبذول فى طلبها واستعمالها .

فى مجال خدمات الحرفيين : كان من آثار تدفق العمالة المصرية على اسواق العمل الخارجية فى الفترة السابقة ، ان اندفعت قوى عمل جديدة غير مدربة وغير خبيرة لتحل محل الخبرة المهاجرة ، فلم تعوضها اذ لم تكن فى مستوى أدائها . ومع ارتفاع الاسعار واستمرار الطلب عليها لم تتحقق الاعمال بالجودة المناسبة ولا الاتقان المتوقع ، مما أدى الى مضاعفة التكلفة وارتفاع الخسارة ، مرة بارتفاع الاجور ، ومرة بعدم جودة الأداء .

الأسباب المؤدية الى ارتفاع الأسعار :

الفجوة الانتاجية : يعنى وجود الفجوة الانتاجية نقصا فى العرض ، مما يؤدى الى التنافس على السلع وزيادة اسعارها ، واللجوء الى سد الفجوة عن طريق الاستيراد ، مما يزيد من تكلفة توفيرها ، وزيادة الضغط على ميزان المدفوعات ، وزيادة الطلب على الدولار ، وزيادة قيمته على حساب الجنيه . ومن الواضح أن حجم الفجوة وقيمتها يتزايدان بزيادة عدد السكان ، فلقد كان حجم الفجوة الغذائية ١,٧

مليون طن فى عام ١٩٦٠ ، قيمتها ١٥٠ مليون دولار ، ارتفعت فى عام ٨٠ الى ٧,٤ طن قيمتها ١٩٠٠ مليون دولار .

وفى السلع غير الغذائية ، تقف سلعة الاسمنت كمثال لاتساع هذه الفجوة ، اذ وصلت فى العام الاخير الى نحو ٨,٥ مليون طن ، قيمتها اكثر من ٣٢٠ مليون دولار . وبرغم جهود التنمية فان الفجوة فى نهاية الخطة لن تقل كثيرا ، مما يستلزم مراجعة اساليب واولويات التنمية ، ووسائل سد الفجوة ، وترشيد الاستهلاك وزيادة الانتاج ، بوسائل اكثر فاعلية .

اسعار الصرف وانخفاض قيمة الجنيه : مع ان ظروف استيراد احتياجاتنا قد ساعدت على ارتفاع موجة الغلاء ، الا ان هناك جانبا تضخميا محليا فى ارتفاع الاسعار بسبب انخفاض القوة الشرائية للجنيه المصرى ، مما ادى الى تخفيض سعر الصرف عدة مرات متتالية حتى وصل السعر المعلن للدولار لمجمع البنوك التجارية الى ١٣٥ قرشا ، والسعر الحر للدولار الى ١٨٠ قرشا فى اكتوبر ١٩٨٥ ، ويؤثر ذلك على قيمة الواردات بالعملة المحلية وعلى اسعارها فى السوق المحلية .

وفى دراسة لوزارة التموين عن تاثر قيمة الواردات بسعر الصرف للسلع الغذائية – وفقا لعام ٨١ / ١٩٨٢ ومقارنتها باسعار صرف عام ١٩٧٨ – اتضح ان سعر الصرف أثر على قيمة الواردات بنحو ٦٩٠ مليون جنيه من القيمة الكلية لاسعار صرف ٨١ / ١٩٨٢ والبالغة ١٦١٠ مليون جنيه .

زيادة الاستيراد وزيادة الاسعار : أدت ظروف الفجوة الانتاجية ، والاضطرار الى الاستيراد لمواجهتها ، واباحة الاستيراد بدون تحويل عملة – الى زيادة سعر الدولار وزيادة العجز فى الميزان التجارى ، لعدم نمو الصادرات بالقدر الكافى ، وتزايد العجز من ١٠١٦ مليون جنيه فى عام ١٩٧٦ الى ٣٧٩٧ مليون جنيه فى عام ٨٢ / ١٩٨٣ . وبزيادة العجز وزيادة سعر الصرف ترتفع التكلفة الاستيرادية وترتفع الاسعار المحلية تباعا .

السياسات الائتمانية والبنكية السائدة : بلغ عدد البنوك العاملة فى مصر مائة بنك ، وكان المفروض ان تعمل هذه البنوك على امداد الاقتصاد المصرى بشرايين جديدة ، ودعمه بروافد تنشطه وتزيد التوجهات نحو الاستثمار وتوظيف الاموال فى مجال الانتاج الزراعى والصناعى ، الا ان هذه البنوك لم تحقق هذه الاهداف ، واتجهت – فى الاغلب – نحو تمويل العمليات الاستيرادية والمضاربة على الاراضى والعقارات وغيرها ، والتوسع فى الائتمان – دون ضمان وبالضمان الشخصى – الذى ارتفع من ٨٤٨,٥ مليون جنيه فى عام ١٩٧٣ الى ٢٥٢٥,٥ مليون فى عام ١٩٧٦ ، ثم الى ٦١٧٠ مليون جنيه فى عام ١٩٨٢ . ويؤدى التوسع فى هذا المجال الى زيادة التضخم ، والى توالى الارتفاع النسبى فى الاسعار القياسية للمستهلكين ارتفاعا مطردا .

زيادة الاستهلاك وزيادة الاسعار : من الطبيعى ان يزيد الاستهلاك بتاثير زيادة عدد السكان ، ولكن الاستهلاك فى مصر يزيد بمعدلات تفوق زيادة السكان وزيادة معدلات الانتاج . وفى دراسة مقدمة لمجلس الوزراء فى عام ١٩٨٢ ، كانت زيادة السكان بنسبة ٢,٥ ٪ بينما زاد الاستهلاك بنسبة ٥ ٪ وزاد الاستيراد بنسبة ١١ ٪ سنويا فى السنوات الخمس السابقة لهذه الدراسة . وتعود زيادة الاستهلاك الى زيادة الدخول فى بعض قطاعات المجتمع ، والتوسع الاستهلاكى للسلع والخدمات ، وزيادة الفاقد الاستهلاكى .

تعدد الوسطاء فى مراحل التسويق وضعف المرافق التسويقية : يؤدى زيادة سعر السلع مع كل زيادة فى حلقات انتاج وتداول وتسويق هذه السلع وزيادة الوسطاء ، الى خفض سعر الانتاج والى زيادة سعر المستهلك . وأوضح مثال لذلك تسويق الخضر والفاكهة فى مصر ، حيث يسيطر تجار الجملة والوسطاء وتجار التجزئة على اسعار هذه السلع ، ولا يتعدى سعر المزرعة او سعر المنتج لهذه السلع اكثر من ٤٠ ٪ من سعر البيع للمستهلك ، وكما حدث للخضر والفاكهة حدث فى سلعة هامة كسلعة الاسمنت والتى بلغ حجم المستورد منها نحو ٨,٥ مليون طن ، وتحكم تجارها فى السوق حتى وصل سعرها الى اكثر

من ضعف السعر الرسمى فى بعض الاحيان ، ويتحكم هؤلاء فى عرض السلع وحجم المطروح منها بل واخفائها فى بعض الاحيان ، لإحداث هزات فى السوق وفرض الاسعار التى يرونها .

فى الاسعار والتسعير : اصبحت الاختلالات السعرية ظاهرة واضحة تؤكد غياب المعالجات السعرية ، وترجع فى بعض جوانبها الى سياسة الدعم ، والتردد ما بين التدخل وما بين الحرية ، والحرية الاقتصادية لا تعنى الفوضى الاقتصادية ، كما ان التدخل بالتسعير لا يعنى تجاهل الواقع وفرض اسعار غير واقعية . فبالنسبة للعرض والطلب ، نعلم سلفا نقص العرض عن الطلب وكذلك العوامل المؤثرة على قوى العرض وقوى الطلب ، ومدى اختلاف مرونة الطلب من سلعة الى اخرى . ومن هنا فاننا لا يجب ان نأخذ من القوانين الاقتصادية منطوقها النظرى وتتجاهل عناصر تطبيقها فى الواقع العملى ، كذلك فان طلب التدخل فى التسعير يجب ان يقوم على دراسات واقعية للتكاليف والتشابكات الاقتصادية لاسعار السلع والخدمات ، والعمل على ترشيد الدعم لمعالجة الاختلالات السعرية الواضحة ، منعا من تفاقمها .

معالجات الدعم وأثرها على ارتفاع الاسعار : ليس المطروح هو الغاء الدعم ، ولكن ما استقر عليه الامر هو ترشيده بوصوله الى مستحقيه ، ومن وسائل ذلك معالجة الاختلالات السعرية المترتبة عليه .

التنمية والتضخم : من المسلمات ان تنفيذ برامج التنمية الاقتصادية يؤدى الى التضخم ، اذ ان هذه التنمية تقتضى انفاقا ، وكل انفاق يولد دخلا ، وكل دخل يولد انفاقا . وصحيح ان التنمية تهدف الى توفير حاجات الناس والمجتمع ، الا ان ذلك يؤدى الى ارتفاع تكلفة الاستثمار وارتفاع تكلفة التنمية – مما يزيد فى حجم التضخم ويقلل من عائد التنمية .

نحو مواجهة المشكلة :

يحدد الدستور هوية الاقتصاد المصرى بالاشتراكية الديمقراطية ، الا ان تفسير هذا الشعار يفتقر الى الوضوح ، لذلك فان المؤتمر الاقتصادى الذى دعا اليه السيد رئيس الجمهورية فى فبراير ١٩٨٢ عمد الى تحديد السمات الاقتصادية الواقعية للاقتصاد المصرى وانتهى الى ما يلى :

يحرص المؤتمر على الاشارة الى أن « التعديلات ستتم فى السنوات القادمة مع المحافظة العامة على السمات الرئيسية الحالية للاقتصاد المصرى بقيادة الدولة والقطاع العام ، وبالتنسيق بينها وبين الدور الضرورى للقطاعين : الخاص والتعاونى ، والاستمرار فى سياسة الانفتاح والتعاون الدولى الخارجى ، مع التعديلات التى تزيل ما شابها من سلبيات محدودة » وهو المنهج الذى سنسير عليه فى اقتراح الحلول والتوصيات .

تهيئة المناخ العام للاصلاح المنشود : هناك عدة مبادىء اساسية واجراءات هامة ، ليس فى مجال ضبط الاسعار فقط ، ولكن فى المعالجة للأوضاع الراهنة ، وهى :

– وضوح الاهداف القومية لكل مرحلة من المراحل ، وهذا الوضوح كفيل بتجميع الجماهير حول هذه الاهداف وبترتيب الجبهة الداخلية للوصول الى غاياتها ، كما انه يمنع البلبلة والتضارب بين اجهزة الدولة .

– استقرار هيبة الدولة لتحقيق الترابط القومى وزيادة فعالية اجهزة الدولة ، وطرح السلبية ، وان يشعر الجميع بقوة العدالة فوق الجميع ، حاكمين ومحكومين .

– تعميق الانتماء الوطنى لكسر حدة اللامبالاة التى تمر بالمجتمع حاليا ، ودعم الوحدة الوطنية وربط الاجيال الجديدة بمستقبل الوطن .

– وضوح اهداف خطط التنمية امام القطاعين العام والخاص ، وتحديد اولويات واضحة ومتابعة دقيقة وتكامل فعال بين قطاعات الدولة ، وتحقيق النمو المتوازن وتحقيق المشاركة الشعبية فى عملية التنمية .

– ترشيد هجرة العمالة للوفاء باحتياجات الوطن اولا ، وتعويض النقص فى الخبرات المهاجرة ، بما يكفل مواجهة مشكلات البطالة المقنعة ، والتغلب على نقص العمالة الفنية فى كثير من المواقع .

– مراجعة التشريعات القائمة وخصوصا التشريعات العمالية والتشريعات التى تحكم القطاع العام ، بما يكفل مرونة العمل ومواجهة

المتغيرات الجديدة وبما يكفل ايضا انضباط العمل والاداء .

– الاهتمام بالتدريب والتدريب التحويلى لتوفير المهارات اللازمة للارتفاع بكفاءة الاداء ، وتحويل العمالة غير المنتجة الى مجالات يحتاجها العمل . ولا يتأتى ذلك الا بالتوسع فى مراكز التدريب ، على ان تكون برامجها فعالة عمليا وتكنولوجيا .

زيادة الانتاج القومى وتقليص الفجوة الانتاجية : ليس امامنا سوى العمل على رأب الفجوة الانتاجية وزيادة الانتاج سبيلا الى زيادة العرض وتلبية لحاجات السكان ودعم الاقتصاد القومى ، ولابد من تجميع الطاقات القومية على هذا الهدف الكبير وهو زيادة الانتاج ، والعمل على توفير الاكتفاء الذاتى من اغلب السلع والخدمات ، وذلك على النحو الآتى :

فى مجال الانتاج الزراعى :

– ضرورة التوسع فى مجالات استصلاح واستزراع الاراضى ، باستخدام اساليب متطورة وسريعة ومنخفضة التكاليف ، وبخاصة استخدام وسائل الرى بالرش والرى بالتنقيط ، مع الانتشار بعمليات الاستصلاح بما يهيىء سرعة اقامة المجتمعات الجديدة .

– العمل على زيادة معدلات التكثيف الزراعى وزيادة المساحة المحصولية ، باستخدام الاصناف قصيرة المكث فى الارض مرتفعة الانتاجية . ولقد اتاحت تكنولوجيات الهندسة الوراثية وزراعة الانسجة مجالات كبيرة بالنسبة لرفع الانتاجية الرأسية واستنباط الاصناف عالية الانتاجية ذات المواصفات الجيدة .

– اعادة النظر فى التركيب المحصولى للمساحة المزروعة ، بما يتيح اكبر أمن غذائى واعلى عائد نقدى ، وضرورة زيادة مساحة القمح وتقليل مساحة البرسيم نسبيا ، والتوسع فى زراعة الذرة الهجين .

– نشر الميكنة الزراعية لمواجهة نقص الايدى الزراعية العاملة ، والعمل على تقليل الفاقد وزيادة الانتاج .

– التوسع فى أساليب الزراعة الحديثة باستخدام الزراعات المحمية الملائمة لظروفنا ، والزراعة بدون تربة (مهد صناعى) خصوصا حول المدن الكبرى لمدها باحتياجاتها من الخضر ، والتوسع فى انظمة التربية الرأسية للخضر والفاكهة .

– التوسع فى استخدام المخصبات الزراعية والتراكيب الغذائية الملائمة للتربة المصرية .

– وقف الاعتداء على الاراضى الزراعية والحزم فى وقف التجريف ، على ان يتبع ذلك اجراءات نقل المشروعات الصناعية الكبرى الى المناطق الصحراوية ، فذلك سبيل إلى إعمارها واستصلاح ما حولها والحفاظ على ارض الوادى .

– التوسع فى عمليات التصنيع الزراعى وتوفير المرافق التسويقية والتخزينية ، خاصة فى مناطق التعمير ، ومد شبكة الطرق والمواصلات للاسراع بعمليات التعمير والتنمية الزراعية .

فى مجال الانتاج الصناعى :

تعتبر الصناعة املا كبيرا لسد الفجوة فى كثير من السلع ولتحقيق التكامل فى عناصر التنمية بين الزراعة والصناعة ، وذلك بالعمل على تحقيق ما يأتى :

• اعطاء دفعة قوية لصناعة الاسمنت ومد الاحتياجات المحلية منها .

• اعطاء اولوية للصناعات اللازمة للتنمية الزراعية كالاسمدة والمبيدات والآلات .

• اعطاء الصناعات الغذائية قوة وانتشارا ، كصناعة الالبان والصلصة ومعلبات الخضر والفاكهة ، لتحقيق الفائدة القصوى من الانتاج الزراعى وتقليل الفاقد الانتاجى .

• الاهتمام بصناعة الملابس الجاهزة والصناعات النسجية والغزلية وتطويرها .

• وضع برامج تنفيذية لتشجيع الصناعات المغذية للصناعات القائمة وخاصة فى مجال الصناعات الهندسية ، بما يكفل تقليل الاعتماد على الخارج وزيادة نسبة المنتج المحلى .

الاهتمام بالصناعات التعدينية واستخراجها :

لم يلق هذا المجال الاهتمام الكافى عدا البترول الذى حققت فيه البلاد تقدما طيبا . وفى هذا المجال يقترح ما يأتى :

• الاهتمام بالصناعات البتروكيماوية وانتاج البولى ايثلين والبولى

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

بروبولين والبولى استر ، وهى مواد هامة للكثير من صناعات النسيج ومواد التعبئة والتغليف لتقليل الاستيراد منها .

• تعميم اسلوب الاتفاقيات الدولية فى مجال البحوث والاستكشاف والاستثمار والانتاج لكافة المعادن ، اسوة بما يتم فى البترول .

• قيام هذه الصناعات التعدينية بخدمات عمرانية واقليمية كما حدث فى مجمع الالومنيوم بنجع حمادى .

دعم وتطوير التجارة الخارجية :

تلعب التجارة الخارجية دورا هاما ، سواء فى توفير الحاجات المحلية بالاستيراد او توفير مصادر النقد الاجنبى اللازم لهذا الاستيراد بزيادة الصادرات ، وتحقيق التوازن الاقتصادى بشكل عام . ويقترح فى هذا الشأن ما يلى :

تنمية الصادرات :

• تشجيع انتاج المحاصيل والسلع التصديرية ، وتقليل الفاقد الانتاجى منها ، وتخصيص هذه الزيادات للصادرات .

• ازالة كافة العوائق ومشاكل الروتين امام عمليات التصدير .

• الاهتمام بالتصدير الى الاسواق التقليدية للصادرات المصرية – الدول النامية ودول الكتلة الاشتراكية – وخاصة صادرات الاثاث والسجاد والاكلمة والملابس الجاهزة والزهور .

• الاهتمام بمواصفات السلع التصديرية ، وتوفير القدرة التنافسية لها من حيث الجودة وأوقات العرض والطلب عليها فى السوق العالمى .

• الاستفادة من المزايا النسبية التى تتمتع بها مصر فى انتاج بعض السلع التصديرية والقطن طويل التيلة الممتاز ، مع توفير بدائل الاستهلاك المحلى منها وتخصيص انتاجها للتصدير .

تنظيم عمليات الاستيراد وترشيدها وتحقيق كفاءتها :

• التشجيع على الاستيراد العينى بدلا من الاستيراد النقدى ، بالتوسع فى ابرام الصفقات المتكافئة .

• التحول من الاستيراد المباشر والوقتى الى الاستيراد المنظم من خلال اتفاقيات التجارة والدفع .

• تحقيق المرونة الكافية لعمليات التعاقدات الاستيرادية ، ودراسة الاسواق الخارجية ، وفترات زيادة المعروض والمخزون ، والحصول على افضل المزايا السعرية ، والعمل على الارتباط بالحكومات واتحادات المنتجين بدلا من السماسرة والوسطاء .

• تنظيم عمليات الفحص والافراج الجمركى والنقل والتخزين الى داخل البلاد ، وتقليل الفاقد فى عمليات التفريغ والنقل والتخزين ، وضرورة الاحتفاظ بمخزون آمن من الواردات لمواجهة أى تطورات طارئة فى السوق العالمى .

• مراجعة الرسوم والاعفاءات الجمركية ترشيدا لعمليات الاستيراد .

ترشيد الاستهلاك :

هناك وسائل عديدة تكفل ترشيد الاستهلاك المحلى وعودته الى الانماط العادية والمقبولة ، وذلك على النحو التالى :

• تقليل الفاقد فى مراحل الانتاج وما بعد الحصاد وفى عمليات النقل والتخزين والتداول ، ويستدعى ذلك الاهتمام بعمليات الميكنة ، واقامة سلاسل من صوامع الحبوب والمخازن المبردة بالنسبة للفاقد الطبيعى . اما بالنسبة للفاقد الاقتصادى فيجب الاهتمام بتوفير الاعلاف لخفض استهلاك الحبوب وتوفير البدائل الغذائية للسلع التصديرية .

• الاهتمام بالمواصفات والجودة ، فهذا العنصر كفيل بترشيد الاستهلاك وحسن الاستفادة من السلع الغذائية ، وخاصة رغيف الخبز .

• الاهتمام بطرح البدائل وتوفرها للسلع الاستهلاكية المختلفة ، وبالامكان إحداث تحولات فى الانماط الاستهلاكية والغذائية ، وتحويلها نحو الافضل اقتصاديا والاسهل انتاجيا ، كما حدث فى اللحوم البيضاء بالنسبة للحوم الحمراء .

• الاهتمام بعمليات الارشاد التموينى ، وايضاح المقننات الغذائية والاحتياجات الضرورية للانسان ، ويجب ان يكون هذا الارشاد مرنا متطورا بتطوير الظروف والملابسات الاقتصادية والاجتماعية .

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

• الاهتمام بتداول السلع معبأة وتنويع العبوات بما يلائم الاحتياجات الاسرية ، وتقليلا للفاقد .

• مواجهة الاستهلاك الترفي بالوسائل المناسبة ، ومن ذلك فرض الرسوم الاضافية .

ترشيد الدعم كوسيلة لتنظيم الاسعار :

ينبغي الحرص في معالجة قضية الدعم ، إذ أن اسلوب رفع الاسعار ليس هو الاسلوب الوحيد لترشيد الدعم ، وخاصة في السلع ذات المرونة المنخفضة للطلب وتبقى مجالات اخرى لترشيد الدعم اهمها خفض تكاليف الانتاج ، وترشيد الاستهلاك .

الارتفاع بكفاءة الخدمات :

• في مجال التعليم :

يجب توفير مقومات الحياة المناسبة للمعلمين وتدريبهم وتأهيلهم تربويا ، كما ينبغي تشديد الرقابة على المدارس الخاصة ومدارس اللغات . كذلك ينبغي مراقبة الدروس الخصوصية مراقبة جادة ، وتشجيع تكوين مجموعات التقوية كبديل رسمي لهذه الدروس ، وان يكون الكتاب المدرسي في متناول التلاميذ مع بداية العام الدراسي ، كما ينبغي مراجعة المقررات والمناهج والتوسع في التعليم الفني والمهني .

وبالنسبة للجامعات ينبغي الاهتمام بالجامعات الاقليمية وتوفير المقومات الضرورية لها ، وحل مشكلة الكتاب الجامعي .

• في مجال الصحة والعلاج :

ينبغي رفع المستوى المهني للاطباء الجدد ، وتشجيع الاطباء على تنظيم عيادات تعاونية ، وتشجيع العلاج الاقتصادي ، ومراجعة اسعار المستشفيات الاستثمارية ، مع العمل على توفير القدرات القيادية والادارية لمديري المستشفيات ، وترشيد استخدام الدواء وتنظيم صرفه باستخدام التذاكر الطبية ، والنهوض بالتأمين الصحي ليؤدي رسالته المنشودة .

• توفير السكن الشعبي الرخيص :

وهذه مسئولية شركات الاسكان التابعة للقطاع العام بالتركيز على الاسكان الشعبي ، وخفض تكلفة البناء ، وتنويع بدائل الطوب الاحمر وفقا لطبيعة كل منطقة ، وتحقيق الاكتفاء الذاتي من الاسمنت ، ووضع مواصفات نمطية لوحدات الاسكان الشعبي واحتياجاته من مواد البناء المختلفة . والتوسع في اقامة مراكز التدريب المهني على حرف البناء ، وتبسيط التصميمات المعمارية والانشائية لتعود الى اقتصادياتها الاصلية .

• في النقل والمواصلات :

ينبغي الاهتمام بتحديد وتطوير وسائل النقل والمواصلات ، وخلق محاور بديلة لخطط السكك الحديدية ، ومد شبكات حديدية خارج اطار الوادي لتسهيل العمران والربط المباشر بين ارجاء الوطن .

وبالنسبة لوسائل النقل الداخلي ، يجب تشجيع نظام التاكسيات والميكروباسات التي تعمل بنظام الخدمة الجماعية ، وان تكون الاتوبيسات للربط بين الاحياء فقط ، كما ينبغي تشجيع النقل النهري ، أما بالنسبة للخدمة التليفونية فهي تشهد تطورا ملموسا .

• في خدمات الحرفيين :

العمل على الحد من المغالاة والارتفاع في اسعار خدمات الحرفيين ، وذلك عن طريق ما يأتي :

– الاهتمام بالتدريب المهني والتعليم الصناعي ، وذلك لتخريج حرفيين مدربين ومؤهلين وقادرين على اداء الخدمات الحرفية بالجودة والمواصفات الصحيحة .

– ان يكون لجهاز الخدمة الوطنية للقوات المسلحة دور اكبر ، وذلك بأن يقيم مجمعات للمجندين الحرفيين بأجور معتدلة وتحت اشراف ضباط متخصصين ، وقد اثبت الجهاز كفاءة في الاعمال التي اشترك فيها .

– تعليم المواطنين وسائل الاصلاح البسيطة من خلال برامج منظمة في اجهزة الاعلام ، وتوفير الادوات اللازمة لذلك .

استقرار اساليب التسعير والالتزام السعري وذلك عن طريق الآتي :

• التسعيرة الجبرية العادلة للسلع الاساسية التي تبنى على اسس واضحة من دراسة التكاليف وتحقيق الهوامش المناسبة لمراحل تداول السلعـــة .

• وضع سياسة واضحة لتسعير الحاصلات الزراعية ، تكون العامل

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

الرئيسى فى توجيه وتخطيط الزراعة المصرية على اساس من المزايا النسبية القومية للمحاصلات المختلفة ، وتوفير عائد مجز للمنتجين .

• الرقابة الجادة على الاسواق والاسعار ، بالالتزام بالقرارات السعرية وضرورة الاعلان عنها ، وان تبنى أساسا على دور المفتش التموينى وليس الحملات البوليسية ، فذلك أدعى الى انتظامها وتخصصها ، وموالاة القيام بهذا الدور .

• التعاقدات المباشرة بين المنتجين واجهزة التوزيع ، مع توفير المقومات والمرافق التسويقية اللازمة .

• التوسع فى منافذ التسويق للجملة والتجزئة باقامة الاسواق اللازمة ، سواء للجملة او للتجزئة ، بما يسهل حركة انسياب البضائع وسهولة الرقابة على اسواق التجزئة .

دعم وتطوير التجارة الداخلية ورفع كفاءتها ، وذلك باتباع ما يأتى :

• رفع الكفاءة التسويقية بالاهتمام بمرافق التسويق ، وخاصة المخازن والصوامع والثلاجات ، واختصار حلقات التداول والوسطاء ، وتدريج وتصنيف السلع ، والاهتمام بتجهيزها وتعبئتها .

• اقامة سلاسل المحلات الكبرى والتى تتعامل على مستوى الانتاج الكبير من السلع الاستهلاكية المختلفة ، مع تدريب البائعين على حسن التعامل مع الجمهور ، وحسن عرض البضائع وتنظيمها .

• اقامة الاسواق التجارية المتكاملة خارج المدن المزدحمة ، بحيث تضم فى أقسامها كل الاحتياجات ، وتنوع فروع ومحلات العرض والبيـــع .

• عودة القرية المنتجة التى تنتج احتياجاتها الغذائية وبعض احتياجاتها الاستهلاكية ، كما كان الحال فى الماضى ، بتوفير الوسائل التكنولوجية المناسبة التى تكفل ذلك ، كبطاريات الدجاج البياض والارانب واقفاس الاسماك ، وانوال النسيج ، وماكينات التريكو .

اتحادات المستهلكين والرقابة الشعبية :

تلعب هذه الاتحادات دورا كبيرا فى بعض الدول فى مجال ترشيد وتنظيم الاستهلاك والرقابة على الاسعار ، وتحقيق الوعى الغذائى والاستهلاكى ، وتنظيم حملات المقاطعة لسلعة معينة او لاسعار معينة ، وتوعية المستهلكين بحقوقهم ، كما انها تقوم بمقاضاة المستغلين من التجار نيابة عن اعضائها ، ونحن فى حاجة الى تنشيط هذه الاتحادات ودعمها وتوفير المناخ اللازم لعملها .

السياسات المالية فى مواجهة التضخم وارتفاع الاسعار :

هناك عدة اجراءات متعلقة بالسياسة المالية ، يمكن ان يكون لها الفعالية المنشودة فى تقليل معدلات التضخم ، ومنها :

• تقليل اصدار معدلات البنكنوت لتوفير التمويل بالعجز .

• زيادة تنشيط الاوعية الادخارية وتشجيعها ومعالجة اسعار الفائدة الدائنة والمدينة ، بما يكفل تشجيع الادخار .

• التدرج فى فرض الضرائب على السلع الترفيهية والكمالية .

• تنشيط تحصيل مستحقات الدولة من ضرائب وجمارك ورسوم سلعية بالعدالة والجدية اللازمين .

• تحقيق سياسة مصرفية مستقرة ، مع الرقابة الجادة من البنك المركزى على النشاط المصرفى .

تمويل التنمية وخفض تكاليف الاستثمار :

يقترح لمعالجة الآثار التضخمية لخطط التنمية ، الاجراءات التالية :

– ان تكون الاولوية فى التنمية للمشروعات ذات العائد السريع والمباشر .

– ان تتكامل خطط التنمية بما يحقق النمو المتوازن .

– العمل على خفض تكلفة الاستثمار بمراجعة المكونات العينية للاستثمار ، والاقتصار على الضروريات فى كل مشروع .

– العمل على تمويل التنمية من وفورات حقيقية بقدر الامكان .

– تغليب الاعتبارات الاقتصادية فى المرحلة الحالية فى مشروعات التنمية بعـد ان تم التعويـل علـى الاعتبارات الاجتماعية فى فترات سابقـة .

تخطيط الاجور والاسعار :

وذلك بهدف موازنة اجور ذوى الدخل الثابت مع الارتفاعات المتتالية فى الاسعار ، وما يستتبع ذلك من مراجعة سياسات التوظف والتعيين والعمالة والتعليم .

سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية

يقوم المجلس بدراسات موسعة عن سياسات انتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية ، فى أربعة اقسام على التوالى ، وهى :

- الدواجن والبيض .
- اللحوم الحمراء والماشية .
- الاسماك .
- الالبان .

وقد تم انجاز الدراسة الخاصة بالقسمين الأولين ، وعلى الصفحات التالية عرض تحليلى لكل منهما .

الدواجن والبيض

تمثل صناعة الدواجن فى مصر حاليا أحد القطاعات الرائدة فى مجال انتاج البروتين الحيوانى . وهيكلها أقرب لتحقيق كفاءة الأداء من أى بدائل أخرى . حيث قطعت شوطا بعيدا فى هذا الاتجاه . وأصبحت تمثل حجم استثمارات هامة فى الاقتصاد الوطنى ، فقد بلغ عدد عنابر التسمين أكثر من ١٩ الف عنبر ، حجم استثماراتها حوالى ٩٥٠ مليون جنيه بالاسعار الجارية ، علاوة على حوالى ٣٦٧ مزرعة دجاج بياض ، حجم استثماراتها بالاسعار الجارية حوالى ٥٥٠ مليون جنيه ، أى أن مزارع انتاج بدارى اللحم والبيض وحدها تمثل حجم استثمارات تبلغ حوالى ١٥٠٠ مليون جنيه ، يضاف اليها قيمة استثمارات مصانع العلف التفريخ ومزارع الامهات ، والمجازر الآلية ووسائل النقل .

وبرغم ذلك فما زالت هذه الصناعة تعتمد على استيراد معظم مستلزمات انتاجها ، من مواد علفية وبيض تفريخ وكتاكيت أمهات وأدوات وآلات ، بل وتستورد الدولة بدارى اللحم المجمدة لسد العجز فى السوق المحلى ، كما أن الطاقات الحالية لا تستغل الاستغلال الكامل الكفء ، مما أدى إلى ارتفاع تكاليف الانتاج وانخفاض عائد الاستثمارات .

واذا كان هناك اتجاه يرى أن مقارنة تكاليف الطن المستورد من الدواجن بالطن المنتج محليا بمكونات أجنبية ، قد يعنى الاتجاه إلى تفضيل الاستيراد ، الا أن فتح السوق للاستيراد على مصراعيه سيوقع الضرر اساسا على المزارع الصغيرة كثيرة العدد ، وسيخرجها تماما من السوق .

وبوجه عام فان صناعة الدواجن تواجه فى مصر كثيرا من المخاطر ، خاصة بعد أن فقدت حماية الدولة ، مما أدى الى خلل شديد فى الأداء الاقتصادى لأسواق المدخلات والمخرجات .

واذا كان من المستهدف – على المستوى الرسمى – ضرورة بلوغ الاكتفاء الذاتى من انتاج لحوم الدواجن فى اقصر مدى ممكن ، فان البرنامج المقترح للتنمية فى هذه الدراسة يتجه إلى تنفيذ ذلك على مدى خمس سنوات .

واذا كان حجم الاستثمارات الموجودة فى هذه الصناعة حوالى ١٥٠٠ مليون جنيه ، فان الهدف الاساسى هو ترشيد استخدامها وازالة المعوقات التى تواجه هذه الصناعة ، بحيث يتم استغلال الطاقات الضخمة المعطلة . على أن طبيعة السوق التى يساهم فيها القطاع الخاص بنسبة تزيد على ٨٠ ٪ ، تدعو الى ان يتم تمويل أية استثمارات اضافية بالاعتماد على الذات من خلال القطاع الخاص ، بشرط ان تنفذ تعديلات السياسات الاقتصادية المؤثرة حاليا على أداء السوق .

والهدف من البرنامج المقترح ، هو التخلى تدريجيا عن دعم مدخلات

هذه الصناعة ، وتوجيه الدعم للمنتج النهائى فى مرحلة التعبئة والتسويق للمستهلك .

وفيما يلى تفاصيل هذه الدراسة التى تتكون من شقين ، الأول عن : سوق بدارى اللحم ، والثانى عن : البيض .

سوق بدارى اللحم

١) هيكل وأداء السوق لصناعة بدارى اللحم :

الانتاج وتطوره :

تضاعف انتاج لحوم الدواجن خلال الفترة ما بين ٦٠ – ١٩٨٠ ، حيث زاد من حوالى ٦٨ الف طن الى حوالى ١٣٦ الف طن ، ثم زاد الانتاج فى عام ١٩٨٥ حتى وصل الى أكثر من مثلى حجمه فى عام ١٩٨٠ ، حيث بلغ حوالى ٣٠٥ الف طن ، منها ٢٠ الف طن من انتاج القطاع الريفى المنزلى ، وحوالى ٣٠ الف طن من انتاج الشركة العامة للدواجن ، وحوالى ٢٥٥ الف طن من انتاج القطاع الخاص العامل فى مجال صناعة بدارى اللحم .

ويدل هذا على : أن القطاع الخاص هو الذى يمثل النمط الاستثمارى السائد فى انتاج هذه الصناعة ، ويرجع ذلك لارتفاع سرعة دوران رأس المال فى هذه الصناعة الى جانب الارتفاع الكبير فى اسعار اللحوم الحمراء ، مما ساعد على تضخم الطلب على اللحوم البيضاء ، علاوة على العوامل التقليدية المؤثرة فى زيادة الطلب .

وقد نتج عن السياسات السعرية والتمويلية السائدة ، نمو بعض قطاعات هذه الصناعة نموا سريعا ، على حساب نمو قطاعات اخرى ، وخاصة قطاع انتاج البدارى ، علاوة على عدم وجود تناسق بين حلقات السوق ، مما جعل المنتج والمستهلك هما أكثر حلقات السوق تحملا لأثر المخاطرة وتقلبات الاسعار وزيادتها .

معدلات استغلال الطاقات الانتاجية الحالية

توضح معدلات التشغيل الحالية للسعة الانتاجية لصناعة بدارى اللحم ، ان اجمالى هذه السعة يبلغ حوالى ٤٢٠ الف طن ، الا أن الانتاج الفعلى لهذه الصناعة فى عام ١٩٨٥ بلغ ٢٨٥ الف طن ، أى أن هناك طاقة انتاجية معطلة تبلغ ١٣٥ الف طن ، أو ما يعادل اكثر من ربع السعة الانتاجية ، بمعنى ان معدل الاستغلال الحالى لهذه الصناعة هو حوالى ٦٨٪ فقط . وبتحليل مصادر الطاقة الانتاجية المعطلة ، يتبين ان هناك عنابر أنشئت ولاتعمل ، بلغ عددها ٧٤٥ عنبرا ، طاقتها الانتاجية ١٨.٦ مليون من بدارى اللحم . أما العنابر العاملة فعلا فعددها ١٧٨٧٨ ومعدل تشغيلها السنوى فى حدود ٣.٤ دورة بدلا من خمس دورات .

الاستهلاك :

يتكون الاستهلاك من مجموع الانتاج المحلى مضافا اليه الواردات . وقد بلغ متوسط استهلاك الفرد من لحوم الدواجن فى عام ١٩٨٥ حوالى ٧.٥ كيلو جرام ، بينما كان فى عام ١٩٨٠ حوالى ٤.٧ كيلو جرام . ورغم زيادة معدلات استهلاك الفرد فما زال يعانى من ارتفاع الاسعار بمعدل بلغ حوالى ١٢ ٪ سنويا . ورغم ارتفاع أسعار المستهلك – والتى يشتق منها مستوى الاسعار فى مراحل السوق المختلفة – فما زال المنتج يعانى من انخفاض هامشه الربحى نظرا لارتفاع تكاليف الانتاج ، ولاستيعاب مراحل التسويق بين المنتج والمستهلك لنصيب كبير من سعر المستهلك .

وتعمل الدول على استقرار أسعار المستهلك ، وعدم ارتفاع تكاليف نفقات المعيشة من خلال اتباع عدة اجراءات ، منها استيراد لحوم الدواجن وبيعها فى المجمعات الاستهلاكية بسعر مدعم ينخفض عن سعر التكلفة . كما يتم التعاقد مع المربين المحليين لتوريد حصص من الانتاج بسعر محدد ، نظير حصولهم مسبقا على مستلزمات الانتاج بأسعار مدعمة منخفضة . كما تقوم الشركة العامة للدواجن بتوريد انتاجها لاجهزة التوزيع الرسمية (وزارة التموين) لبيا ع للمستهلك بسعر محدد.

ولكن باستعراض هيكل العرض الخاص بلحوم الدواجن فى عام ١٩٨٥ ، يتبين ان الكمية المتاحة للبيع بأسعار محددة ومنخفضة نسبيا هى كمية محدودة للغاية وتبلغ حوالى ٢٣ ٪ فقط من جملة المعروض محليا من لحوم الدواجن ، حيث ان الواردات بلغت ١٥٪ من جملة الاستهلاك ، كما بلغ انتاج الشركة العامة للدواجن حوالى ٨٪ منه ، بينما حوالى ٧٧٪

من المعروض من لحوم الدواجن كان يباع بالاسعار الحرة دون الالتزام بالتسعيرة . أما التعاقد مع القطاع الخاص ، فلم يبدأ الا فى ٢٣ يونيو ١٩٨٦ ويتوقع ان يبلغ حوالى ٤٠ الف طن فقط .

توقعات الاستهلاك :

تعتمد توقعات نمو الاستهلاك من اللحوم والدواجن مستقبلا على نمو كل من الدخل وعدد السكان ، بافتراض عدم تغيير انماط المستهلكين وثبات الاسعار النسبية للسلع البديلة . واعتمادا على هذه القروض تم التوقع بنمو الاستهلاك للحوم والدواجن فى مصر حتى عام ٢٠٠٠ .

فبالنسبة لنمو دخل الفرد ، استخدمت المعدلات التى استهدفتها الخطة الخمسية ١٩٨٧ – ١٩٩٢ ، كاقرب معيار فعلى لنمو الدخل ، وتشير الارقام المستهدفة الى أن نمو الناتج المحلى الاجمالى حوالى ٦.٦ ٪ سنويا خلال سنوات الخطة ، يصاحب ذلك معدل نمو السكان حوالى ٢.٧ ٪ ومن ثم يتوقع ان يصبح النمو السنوى فى نصيب الفرد من الناتج المحلى الاجمالى حوالى ٣.٩٪ ويمثل ذلك مؤشرا لمعدل نمو الدخل للفرد .

وتشير تقديرات المرونة الدخلية للحوم من بحث ميزانية الاسرة ٨١ – ٨٢ ، الى أن معامل المرونة هو حوالى واحد صحيح ، اى ان زيادة الدخل بمقدار ١ ٪ يؤدى الى زيادة استهلاك الفرد من لحوم الدواجن بمقدار ١ ٪ ايضا ، وذلك يعنى أن معدل النمو المتوقع فى استهلاك الفرد من لحوم الدواجن يقدر بنحو ٣.٩ ٪ سنويا ، ومعدل النمو فى الاستهلاك الكلى يبلغ ٦.٦٪ سنويا .

فاذا اعتبر الاستهلاك عام ٨٥ هو فترة الاساس ، فيمكن التنبؤ بمعدلات الاستهلاك من لحوم الدواجن حتى عام ٢٠٠٠ ويتضح منها ضخامة حجم الانتاج المحلى المطلوب بلوغه حتى عام ٢٠٠٠ ، اذا ما اريد تغطية الطلب المتوقع من الانتاج المحلى والاستغناء عن الواردات ، والمحافظة على استقرار الاسعار ، مع رفع معدلات استهلاك الفرد من لحوم الدواجن . اذ يتطلب ذلك بلوغ ثلاثة امثال الناتج الحالى . وربما زاد مستوى الانتاج المطلوب عن ذلك ، اذا أخذ فى الاعتبار مسألة زيادة اسعار اللحوم الحمراء بمعدلات أعلى من لحوم الدواجن ، بما يؤدى لانتقال جزء كبير من الطلب على اللحوم الحمراء الى الطلب على لحوم الدواجن .

٢) الهوامش التسويقية لمراحل السوق :

تمثل تكاليف التغذية حوالى ٥٦٪ من جملة تكاليف انتاج طن حى من بدارى اللحم . ومن هنا كان الاهتمام بايجاد الهامش التسويقى فى صورة تكاليف تسويقية وهامش ربحى لصناعة انتاج الاعلاف ، حيث تمثل الحلقة الهامة فى تسويق مستلزمات الانتاج لهذه الصناعة ، والتى تركز حولها العديد من السياسات الحكومية .

وبنفس الأسلوب التحليلى يتم تناول مرحلة المنتج ثم تاجر الجملة لبيع البدارى الحية ومرحلة تسويق البدارى من خلال المجازر الآلية كبديل متطور لتنمية السوق .

ورغم أن تحليل الميزانية لكل نشاط تسويقى قد أجرى على اساس (٨١/ ٨٢) ، الا أن البيانات تم استخراجها من واقع عينات ميدانية لأعداد مناسبة من المشاهدات ، خاصة وان مثل هذه التقديرات لا تتوافر من البيانات المنشورة ، وعلى اية حال فان التنبؤ بالهوامش التسويقية فى عام ١٩٨٥ أمكن توقعه باعتبار أن أهم مكونات سوق هذه الصناعة هى العلف وكتكوت التسمين، وأسعار هذه البنود كلها متوافرة عن عام ١٩٨٥ ، بالاضافة الى أن علاقات الاسعار فى السوق لهذه الصناعة ما زالت لها نفس السمات .

مستلزمات الانتاج :

يعتبر العلف الذى ينتجه القطاع الخاص هو المحور الرئيسى لمستوى السعر ، نظرا لأن هذا القطاع ينتج حوالى ٧٥ ٪ من جملة انتاج الاعلاف . وطبيعى ان يكون سعر العلف الذى ينتجه القطاع الخاص أعلى من مثيله المنتج بواسطة القطاع العام ، حيث يفضله فى النوعية ، فالقطاع الخاص ينتج اعلافا متخصصة تناسب الاعمار المختلفة .

وفى عام ١٩٨٢/٨١ بلغ متوسط سعر بيع الطن من علف القطاع

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

الخاص حوالى ٢٠٣ جنيه . ويلاحظ أن التكلفة الفعلية تبلغ حوالى ١٩٠ جنيه ، غير أنه يحصل من المنتج بعض المصروفات الاضافية تحت عدة مسميات ، بما يصل بالسعر الى ٢٠٣ جنيه فى تلك السنة ، ويقدر سعر بيع الطن فى عام ١٩٨٥ بحوالى ٢٥٠ - ٣٠٠ جنيه . ويتضح من البيانات المتاحة ان الشركة المنتجة للعلف تحصل على ربح مقداره ٤٠ جنيه فى الطن أو ما يعادل ٢٠ ٪ من سعر البيع .

الهامش الربحى للمنتج :

بلغ متوسط تكاليف انتاج الطن وزن حى من بدارى اللحم عام ١٩٨٢/٨١ (٣٢ مزرعة مختلفة السعة) حوالى ٨٩٣.٣ جنيه ، تمثل تكاليف التغذية منها حوالى ٥٦٪ ، وتكاليف شراء الكتكوت عمر يوم حوالى ٢٠ ٪ ، والتكاليف الضمنية للنفوق حوالى ٣.٧ ٪ ، أى أن هذه البنود مجتمعة تمثل حوالى ٨٠٪ من اجمالى تكاليف الانتاج . وبخصم قيمة السبلة (الفرشة) المباعة تبلغ التكاليف الصافية للطن حوالى ٨٧٥.٨ جنيه . وحيث انه فى تلك السنة كان متوسط سعر البيع حى للطن باب المزرعة حوالى ١٠٠٥.٤ جنيه ، فان هامش الربح للمنتج يبلغ حوالى ١٢٩.٦ جنيه للطن ، أو ما يعادل حوالى ١٣ ٪ من سعر البيع .

وجدير بالذكر ان اى تحسين يطرأ على الكفاءة التكنولوجية (الكفاءة الغذائية ، ونسبة النفوق) أو أى انخفاض يحدث فى سعر الكتكوت عمر يوم ، سوف يؤدى الى خفض تكاليف الانتاج بدرجة كبيرة .

الهامش الربحى لتاجر الجملة :

يشترى تاجر الجملة بدارى اللحم من المزارع المنتجة ويتولى توزيعها ، وغالبا ما يحتكر مرحلة البيع بالتجزئة من خلال وسطاء يعملون لحسابه . ولذلك يعتبر تاجر الجملة هو المتحكم فى حركة أسعار السوق الى حد بعيد ، خاصة وأن السياسة السعرية المحددة لأسعار البدارى الذبيحة تعتبر سياسة غير واقعية ، ودليل ذلك هو عدم اقامة مجازر كافية ، وكانت النتيجة هى بيع حوالى ثلاثة أرباع الدجاج فى صورة حية ، أو اتمام الذبح والتجهيز بمعرفة تاجر التجزئة باستخدام أساليب يدوية بدائية .

أما التكاليف التسويقية لمرحلة الجملة فلا تزيد عن ٢٣ جنيه للطن الحى ، بينما يبلغ ربح الطن فى هذه المرحلة حوالى ١٧٢ جنيه ، وهو مبلغ يزيد كثيرا عن ربح المنتج من الطن الحى ، وذلك على الرغم من أن الخدمة التسويقية فى مرحلة الجملة لا تشمل سوى عملية النقل ، وفى كثير من الاحوال يباع الانتاج على عربات نصف نقل مرورا بالاحياء والمناطق المختلفة ، وعندئذ لا توجد تكاليف أخرى لتجارة الجملة ، وحتى ان وجدت فلا تزيد تكلفة الطن عن عشرة جنيهات ، وذلك يعنى ان الربح الصافى لن يقل عن ١٦٢ جنيه للطن بأسعار عام ٨١/ ١٩٨٢ . والبديل المنطقى للتسويق الحى هو التسويق للمجازر الآلية والحفظ فى الثلاجات ، ومن شأن ذلك أن يحدث توازنا فى عرض الانتاج على طول السنة وتلافى التقلبات الموسمية ، علاوة على امكان مراعاة الناحية الصحية ، ومراقبة الجودة ، وتجانس السلعة بما يحقق استقرار الاسعار . الا أن هذا البديل لا يستوعب فى مصر الا قدرا يسيرا من الانتاج ، والسبب فى ذلك أنه لا توجد حوافز ربحية لمرحلة الذبح الآلى فى ظل الاسعار السائدة .

فقد بلغت تكاليف الذبح والنقل والتجهيز والتبريد حوالى ٩٥ جنيه للطن ، بعد خصم قيمة مبيعات تصنيع مخلفات الذبح ، وذلك بأسعار ١٩٨٢/٨١ . فاذا اضيف لها قيمة تكاليف شراء الوزن الحى اللازم لانتاج طن مذبوح (نسبة تصافى ٧٠ ٪) فتصبح جملة تكاليف هذه المرحلة ١٥٣ جنيه باسعار ١٩٨٢ . ولما كان سعر البيع الذى حددته وزارة التموين فى هذه السنة ١٤٠٠ جنيه للطن ، فمعنى ذلك أن هناك خسارة محققة تبلغ حوالى ١٣١ جنيه للطن . ولهذا فلا تستخدم المجازر الا فى نطاق محدود ، ولانتاج القطاع العام التابع لوزارة التموين الذى يستأجر تلك المجازر من القطاع الخاص .

٣) الانتشار السعرى :

يعتبر الانتشار السعرى احد الاساليب التحليلية للتعرف على الكفاءة التسويقية ، ومنه يمكن معرفة نصيب كل مرحلة من المراحل التسويقية من القيمة التى يتحملها المستهلك نظير حصوله على السلعة . وأهم ما

يلفت النظر – اعتمادا على اسعار سنة ٨٢/٨١ – أن هامش الربح لمرحلة التوزيع من المنتج للمستهلك يبلغ ١٤.٢ ٪ من جنيه المستهلك ، بينما يبلغ نصيب المنتج ١٠.٨ ٪ فقط من جنيه المستهلك . هذا على الرغم من أن المنتج هو الذى يتحمل كل مخاطر الانتاج ، ويبذل الجهد الكبير للحصول على مستلزمات الانتاج (الكتكوت والعلف) ، كما يتحمل مخاطر التسويق وتقلبات الاسعار واحتكار التجار . كما يلاحظ ان عملية تصنيع العلف تستأثر بنصيب كبير نسبيا يبلغ حوالى ٨.٢٪ من جنيه المستهلك ، على الرغم من عدم وجود أى درجة من المخاطرة ، بل على العكس فالدولة هى التى تدبر الذرة بسعر مدعم ، وتمثل الذرة نحو ٦٥٪ من تركيب العلف .

ومن جهة اخرى فان المستهلك يتحمل عبء ارتفاع التكاليف النقدية للمواد الخام الداخلة فى تكوين العلف والتى تبلغ حوالى ٣٣.٤ ٪ من جنيه المستهلك . ذلك ان العلف الناتج يعد منخفض الكفاءة الغذائية لأسباب عديدة منها : ضعف الكفاءة الادارية المزرعية ، وعدم اتباع الاساليب الحديثة فى تصنيع العلف ، وعدم وجود غذايات أتوماتيكية فى أغلب المزارع ، وارتفاع نسبة النفوق . كما أن ارتفاع سعر كتكوت التسمين يزيد من أعباء المستهلك ، اذ تمثل تكلفة كتكوت التسمين حوالى ١٥ ٪ من جنيه المستهلك . والدلالة على ذلك نجد ان سعر طن العلف من انتاج القطاع الخاص بلغ ١٩٨٥ نحو ٢٥٠ – ٣٠٠ جنيه ، أى بمتوسط حوالى ٢٧٥ جنيه للطن ، كما أصبح سعر الكتكوت عمر يوم من انتاج الشركة العامة للدواجن والمتاح من قطعان أمهات تم تربيتها محليا ٣٨ –٤٢ قرش ، أى بمتوسط ٤٠ قرش ، بينما بلغ سعر الكتكوت من انتاج بيض مستورد ومفرخ محليا ٥٥ – ٦٢ قرش بمتوسط ٥٨ قرش . فاذا تم تثبيت الهوامش التسويق والربحية لكل المراحل كنسب ثابتة من جنيه المستهلك ، فان سعر بيع الكيلو جرام الحى للمستهلك يتوقع ان يصل الى ١٦٤.٢ – ١٧٥.٧ قرش للكيلو جرام الحى . كما أنه اذا تم تغيير تكاليف الذبح والتبريد فى المجازر الآلية ، فان سعر الكيلو جرام من الدجاج المذبوح يتوقع الا يقل عن ٢٤٤ –٢٥١ قرش .

ولو اضفنا هامشا ربحيا للمجزر والتبريد مقداره ٧ ٪ من سعر المستهلك فعندئذ يتراوح السعر المتوقع بين ٢٦١ – ٢٦٨.٦ قرش .

وذلك يعنى ان السعرالمحدد حاليا وهو ١٨٠ قرشا للكيلو جرام من الدواجن المذبوحة ، هو سعر غير مشجع .

٤) اسواق وأسعار مستلزمات الانتاج :

ان دراسة سوق كتكوت التسمين وسوق العلف تمثل اهمية كبيرة فى صناعة الدواجن ، نظرا لأن تكلفة هذين المدخلين معا اكثر من ثلاثة ارباع تكاليف الانتاج .

كتاكيت التسمين :

يبلغ عدد كتاكيت بدارى التسمين الناتجة حاليا من قطعان الامهات والبيض المخصب المستورد حوالى ٣٤٥ مليون كتكوت ، تزيد الى حد ما عن احتياجات انتاج بدارى التسمين . ذلك ان الطلب على كتكوت التسمين عمر يوم يتوقف على توافر العلف فى وقت متزامن . فاذا لم يتوفر العلف اللازم فى الوقت المناسب ، اصبح عرض كتاكيت التسمين يزيد على طلبها .

ومن ناحية اخرى ، فقد يقل عدد كتاكيت التسمين ، وذلك يرجع إما الى تذبذب معدلات التفريخ من قطعان الامهات ، أو الى عدم ادخال البيض للتفريخ وبيع جزء منه كبيض للمائدة ، بسبب غياب التناسق التسويقى وعدم التكامل بين حلقات الصناعة .

وقد استهدفت الشركة العامة للدواجن التغلب على مشكلة عدم التوازن بين الكتاكيت المنتجة وكمية العلف المتوفر ، فانتهجت خلال العامين الماضيين سياسة ربط توزيع كتاكيت التسمين بالعلف المطلوب فى نفس الوقت .

غير أن هذا التناسق غير واضح فى حالة شركات القطاع الخاص ، وهى التى تتداول معظم مستلزمات الانتاج فى السوق . اذ ان الشركة العامة للدواجن تنتج حوالى ٤١ ٪ فقط من كتاكيت التسمين ، والباقى وقدره حوالى ٥٩ ٪ يتولى انتاجه القطاع الخاص . وبرغم ذلك فتلك الشركات الخاصة – التى تعتمد فى انتاجها للكتاكيت على بيض

مستورد مخصب – لا تملك مصانع للعلف ، كما لا يوجد لديها ارتباط تعاقدى يعمل على تنسيق حلقات الانتاج .

وهنا تجدر الاشارة الى أن نصف انتاج القطاع الخاص يعتمد على بيض مخصب مستورد ، ويعتبر ذلك مصدرا للمخاطرة وتقلبات عرض كتاكيت التسمين فى السوق ، علاوة على ارتفاع تكلفة الكتكوت الناتج من بيض مخصب مستورد عن مثيله المنتج محليا من قطعان الامهات المرباة فى محطات محلية . اذ تبلغ تكلفة انتاج البيضة المخصبة من محطات الأمهات ١٨ – ٢٥ قرش ، بينما بلغ تكلفة البيضة المخصبة المستوردة ٣٨ – ٤٢ قرش .

علاوة على أن الكتكوت المنتج من بيض مخصب محليا يباع بمبلغ يتراوح بين ٣٧ – ٤٣ قرش ، بينما يبلغ ثمن الكتكوت المنتج من بيض مخصب مستورد حوالى ٥٥ – ٦٣ قرش .

وباستعراض خطة الشركات العامة للدواجن حتى عام ١٩٩٢ ، يتضح انها تستهدف زيادة طاقتها الانتاجية من تربية أمهات كتاكيت التسمين بحوالى ٤٣٧ الف أم فى عام ١٩٨٧ ، تنتج حوالى ٣٠ مليون كتكوت ، ثم اضافة مليون أم أخرى حتى عام ١٩٩٢ ، تنتج حوالى ٧٠ مليون كتكوت . أى أنه عند استكمال هذه الطاقات التوسعية سيكون فى الامكان تغطية حجم الاستيراد الحالى من البيض المخصب عن طريق الانتاج المحلى . الا أن هذا العدد من الكتاكيت لا يغطى العجز القائم فى استغلال طاقات عنابر التسمين والبالغ ١٣٥ مليون من البدارى ، تحتاج الى حوالى ١٤٢ مليون كتكوت عمر يوم .

وجدير بالذكر ان الطاقة الحالية لمعامل التفريخ تبلغ حوالى ٣٤٠ مليون كتكوت ، أى انها تغطى الامكانات الحالية للبيض المخصب ، المحلى والمستورد . وهناك خطة لكل من القطاعين العام والخاص للتوسع حتى عام ١٩٩٢ لكى تضيف سعة انتاجية لمعامل التفريخ الحالية قدرها حوالى ١٨٣ مليون كتكوت عمر يوم . وبذلك يتوقع ان تبلغ الطاقة الانتاجية لمعامل التفريخ فى عام ١٩٩٢ حوالى ٥٦٨ مليون كتكوت . ويلاحظ ان التوسع فى معامل التفريخ الخاصة بالشركة العامة للدواجن ، يقابله توسع متناسق فى طاقات مزارع الامهات . كما ان حجم هذا التوسع يعادل ما يتم استيراده حاليا من بيض مخصب مستورد ، مما يتوقع معه زيادة العرض من انتاج كتاكيت من أمهات مرباة محليا بتكاليف أقل .

اما التوسع فى معامل تفريخ القطاع الخاص ، والذى يتوقع أن يبلغ عام ١٩٩٢ حوالى ١٢٨ مليون كتكوت – فهو لا يواكب توسعات متوقعة فى محطات الأمهات لاستثمارات القطاع الخاص .

وهذا يعنى التوسع فى استيراد البيض المخصب لحساب القطاع الخاص ، ومن ثم استمرار ارتفاع تكاليف انتاج الكتكوت عمر يوم للقطاع الخاص ، لاسيما وان هناك مؤشرات لاستمرار ارتفاع الاسعار العالمية للبيض المخصب نتيجة لتوقع النقص التدريجى لحجم المتاح منه للتصدير للسوق العالمى ، مع انخفاض سعر الصرف للجنيه المصرى . وهذا مؤداه استمرار التضخم فى تكاليف انتاج بدارى اللحم

والاستعراض السابق للطاقات المعطلة لسعات انتاج بدارى اللحم ، وتوقعات زيادة الطلب على كتاكيت التسمين ، وتوسعات سعات معامل التفريخ – يقتضى ضرورة الاهتمام ببناء صناعة تربية الاجداد من سلالات مختلفة لانتاج كتاكيت الامهات محليا ، حيث يصبح من العسير مستقبلا استيراد الاحتياجات الكلية من كتاكيت الامهات لهذه الاعداد الكبيرة ، التى قد تصل الى حوالى ٦ مليون فى نهاية سنوات الخطة ٨٧ – ١٩٩٢ ، تزيد اضعاف هذا الرقم لو استهدف مستقبلا تغطية الطلب على لحوم الدواجن من الانتاج المحلى حتى عام ٢٠٠٠ .

وهناك نواة لهذه الصناعة من خلال ما تم الترخيص به لانشاء أول شركة مصرية لتربية الجدود فى مصر ، وتم استيراد مكونات المشروع الذى يقام بالمنطقة الزراعية بمدينة السادات ، حيث يبدأ انتاجه فى آخر عام ١٩٨٧ ، بطاقة ٦٥٠ الف كتكوت أمهات للتسمين ، تتدرج لتصل الى ١.٣ مليون كتكوت للتسمين فى السنة الثالثة من بدء انتاج المشروع ، أى فى عام ١٩٩٠ . وعلى ذلك يتوقع أن ينخفض سعر كتكوت الأم ، ومن ثم انخفاض سعر بيض التفريخ لإنتاج كتاكيت

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

التسمين ، والذى يؤدى بالتالى الى انخفاض سعر كتكوت التسمين .

الأعلاف :

يعتبر نقص الاعلاف هو العامل الرئيسى لعدم استغلال الطاقات الحالية المتاحة من عنابر التسمين حتى سعتها الانتاجية القصوى .

وبرغم توافر السعات الانتاجية المناسبة بمصانع الاعلاف والتى يمكن ان تستغل للتوسع فى صناعة الدواجن ، الا أن نصف هذه السعات معطل . والسبب الرئيسى لذلك هو نقص انتاج الذرة الصفراء والتى تقوم الدولة باستيرادها ودعم سعرها . وقد كان الطن يباع بسعر ٦٠ جنيه ، ثم ارتفع الى ١٢٠ جنيه اعتبارا من ٢٦ /١٩٨٦/٦ فى وقت زاد سعره العالمى اكثر من مرة ونصف لهذا السعر . وفى عام ١٩٨٢ تم استخدام حوالى ١١٢٩ الف طن ذرة بواسطة مصانع اعلاف الدواجن ، كما تم توزيع حوالى ١٨٢ الف طن على المزارع الكبيرة (غالبا انتاج البيض) اى باجمالى حوالى ١٣١١ الف طن ، يقدر الدعم الموجه لها بحوالى ٨٥ مليون جنيه ، ويتضاعف هذا الرقم اذا حسبت القيمة بسعر الظل لصرف الجنيه المصرى .

وبمعنى آخر فان الاستغلال الامثل للسعات الانتاجية لمصانع العلف يحتاج الى زيادة الذرة الصفراء بمقدار حوالى ١.٦ مليون طن ، علاوة على الكمية التى يتم استيرادها حاليا ، اى ان الامر يتطلب استيراد حوالى ٢.٨ مليون طن ذرة سنويا ، بالاضافة الى الحصص التى يتم توزيعها على المزارع مباشرة . وتلك كمية يصعب على الدولة ان تتحمل قيمة الدعم لأسعارها .

وقد أدى ذلك الوضع الى وجود عدد من المصانع لا يعمل على الاطلاق لعدم حصوله على الذرة ، ومصانع لا تعمل بكامل طاقتها ، علاوة على مصانع أخرى تم التوسع فيها ولكنها لا تجد الذرة الكافية لتشغيل توسعاتها الجديدة .

وجدير بالذكر ان الطاقات القصوى للمصانع الحالية – شاملة التوسعات – اكبر من السعة الانتاجية للصناعة (لحم وبيض) فالمطلوب انتاجه – شاملا احتياطيا لمدة شهرين من الاحتياطيات الفعلية – يبلغ ٣.٣ مليون طن علف ، يتطلب حوالى ٢.١ مليون طن ذرة ، بينما الطاقة الانتاجية القصوى لمصانع العلف تقدر بحوالى ٤.٣ مليون طن ، تحتاج الى نحو ٢.٨ مليون طن ذرة . أى ان هناك فائضا فى الطاقة القصوى يقدر بنحو مليون طن من العلف .

غير أن المنتج فعلا من العلف يقل عن الاحتياجات بمقدار ١,٣٣٨ مليون طن ، ولاشك ان وجود هذه النسبة العالية من الطاقة الانتاجية المعطلة بمصانع العلف تعنى ارتفاع التكاليف الثابتة للطن المنتج ، والذى يتحمله المنتج لبدارى التسمين . ويعتبر ذلك مصدرا آخر للتضخم فى تكاليف انتاج بدارى التسمين .

وقد ادى نقص انتاج الاعلاف الى أن تطرح كثير من الشركات المنتجة كميات من الاعلاف منخفضة الجودة ، مستغلة فى ذلك فرصة وجود عجز فى المعروض عن الكمية المطلوبة . ولما كان ٧٥ ٪ من العلف المحلى تنتجه شركات القطاع الخاص ، والتى تصرف لها الدولة حصصا من الذرة وتعطى لها التراخيص . لذلك فان مسئولية الرقابة على جودة الاعلاف وتحديد اسعار بيعها تقع على عاتق الدولة . وفى هذا الاتجاه صدر القرار الوزارى رقم ٥٥٤ لسنة ١٩٨٤ متضمنا المواصفات القياسية للاعلاف ، واسلوب الرقابة على مكوناتها ، وعلى المنتجات العلفية بالمصانع .

البنية الاساسية التسويقية :

ان عدم توافر السعات الكافية من المجازر الآلية والثلاجات ، يعتبر عائقا رئيسيا لهذه الصناعة . فتوفر المجازر والثلاجات يؤدى الى توافر سلعة متجانسة النوعية (بدارى مذبوحة مفلفة) فى صورة تتناسب مع تفاعل قوى العرض والطلب عليها على مدار السنة ، ويخفف من اثر التقلبات الموسمية لكل من العرض والطلب ، ويقلل من حجم المخاطرة لدى المنتج الذى عليه – فى غياب المجازر والثلاجات – ان يبحث بمفرده عن منفذ لتسويق انتاجه ، ويتعرض فى ذلك لتقلبات الاسعار واحتكاك التجار والوسطاء . كما أن غياب هذه البنية الأساسية التسويقية يؤدى الى خفض الكفاءة الانتاجية ، نظرا لاضطرار المنتج لاستبقاء البدارى

بالمزرعة لفترة اطول من الزمن الامثل للتسويق ، بما يرفع معدلات استهلاك الغذاء عن المعدل الذى يعظم الربح ، والنتيجة هى انخفاض الربح أو حدوث الخسارة ، هذا علاوة على ما يؤدى اليه نقص المجازر والثلاجات من رفع تكاليف التسويق للبدارى الحية وتعرضها للنفوق أو نقص الوزن ، وارتفاع الاسعار فى مواسم على حساب مواسم اخرى . يضاف الى ذلك أن عدم توافر المجازر والثلاجات الملحقة بها يؤدى الى عدم استغلال حوالى ٣٠ ٪ من الوزن الحى كمخلفات يمكن تصنيعها بما يقدر قيمته بحوالى ٣٠ مليون جنيه سنويا .كما ان توافر المجازر يقصر الفترة بين كل دورتين بما يتيح زيادة عدد دورات الانتاج سنويا .

ويشير الوضع الراهن لسعات المجازر الحالية الى أن الشركة العامة للدواجن تملك مجازر سعتها حوالى ٥٥.٦٥ مليون دجاجة ، ويملك القطاع الخاص مجازر سعتها حوالى ٤٥.٢ مليون دجاجة ، باجمالى نحو ١٠٠.٨٥ مليون دجاجة . هذا بافتراض التشغيل الكامل بواقع ٧ ساعات يوميا لمدة ٣٠٠ يوم فى السنة . ولما كان الانتاج الفعلى الحالى يقدر بحوالى ٣١٥ مليون طائر (عدا الانتاج الريفى المنزلى) ، فمعنى ذلك وجود عجز فى طاقة المجازر يقدر بحوالى ٢١٤ مليون طائر ، يتم تسويقها حية دون ذبح .

السياسة السعرية :

عملت الدولة على استقرار اسعار منتجات الدواجن وتشجيع الانتاج عن طريق اتباع عدة سياسات سعرية وتمويلية تتمثل فى دعم مستلزمات الانتاج ، وتقديم قروض ميسرة للمنتجين ، بغرض خفض تكاليف الانتاج . ولكن وجود معوقات التسويق ، وعدم تناسق حلقات هذه الصناعة فى نظام تكاملى رأسى ، وانخفاض الكفاءة الانتاجية – لم تعط هذه السياسة فرصة للتأثير على تكاليف الانتاج ، وجعلت الوسطاء هم المنتفعون بفروق الاسعار .

كما استوردت الدولة الدواجن المجمدة ، وقامت بتوزيع انتاج القطاع العام باسعار منخفضة ومستقرة ، ولكن حجم الدواجن التى تحكمت فيها كان أقل من أن يؤثر فى اسعار اغلبية الانتاج ، والذى يسوق حرا ويبلغ ٧٠ ٪ من جملة المعروض .

ونظرا لعدم وجود بنية أساسية تسويقية (مجازر) كافية ، ولعدم وجود نظام مؤسسى للسوق – فان فرض اسعار جبرية لم يكن فعالا ، بل إن نقص العرض عن الطلب واحتكار الوسطاء قد دفع بالاسعار الى مستويات مرتفعة ، استغلالا لفرصة الارتفاع الكبير فى اسعار اللحوم الحمراء وعدم وفرة الاسماك .

احتكار تجار الجملة لتسويق البدارى :

يخضع تسويق دجاج اللحم فى مصر للنمط التالى :

١) انتاج القطاع الريفى المنزلى الذى يبلغ حوالى ٣٠ الف طن ، يستهلك ٨٠ ٪ منها ذاتيا داخل الاسرة ، ويطرح ٢٠ ٪ منها فقط حية للتسويق بوساطة التجار .

ب) تنتج الشركة العامة للدواجن حوالى ٣٠ الف طن من بدارى التسمين ، تسوق جميعها من خلال وزارة التموين بأسعار محددة .

ج) تستورد الدولة حوالى ٥٤ الف طن من الدواجن المجمدة ، وتسوق ايضا عن طريق وزارة التموين بالأسلوب السابق .

د) انتاج القطاع الخاص حوالى ٢٥٥ الف طن ، تعاقدت وزارة التموين على شراء حوالى ٤٠ الف طن منها خلال عام ١٩٨٦ ، والباقى يبلغ نحو ٢١٥ الف طن ، تسوق بالسعر الحر فى الأسواق عن طريق التجار .

واذا فرض أن المجازر تعمل بكامل طاقتها ، فانها تستوعب حوالى ١٠٠ مليون طائر من البدارى الحية والبالغ عددها نحو ٣١٥ مليون طائر . ومعنى ذلك ان هناك حوالى ٢١٥ مليون طائر لابد من تسويقها حية ، وهذا القدر الهائل من الانتاج يتحكم فى تسويقه فئة قليلة من تجار الجملة ، تتعارض أهدافها مع اهداف كل من المنتج والمستهلك ، اذ أن هدف تاجر الجملة هو تعظيم هامشه الربحى ، عن طريق دفع اقل سعر للمنتج والحصول على اعلى سعر من تاجر التجزئة . ولكى يمكن لتجار الجملة تحقيق اهدافهم فانهم لا يعرضون كل المتاح لديهم فى وقت انتاجه ، وانما يطرحون للتسويق جزءا من انتاج المزارع ، أو انتاج

بعض المزارع دون الأخرى فى منطقة معينة .

كما أنهم ينتقون البدارى عالية الوزن ويتركون الأوزان الاقل لوقت لاحق ، الأمر الذى يزيد من تكاليف المنتج . علاوة على أنهم يدفعون للشراء اسعارا تقل عن الاسعار التى تتناسب مع التسعيرة المفروضة ، وحجتهم فى ذلك هى محدودية هوامشهم الربحية . وعلى مستوى التجزئة نجد أنهم يبيعون بأسعار تفوق الأسعارالجبرية .

ومن ناحية أخرى ، يضطر المنتجون فى منطقة معينة الى عرض انتاجهم فى نفس الوقت ، نظرا لارتباطهم بمواعيد الحصول على الكتاكيت والعلف ، مما يجعلهم اكثر تعرضا لتحكم تاجر الجملة ، وهو الذى لا يقدم أى خدمات تسويقية مقابل نسبة الربح المرتفعة التى يحصل عليها .

وقد نتج عن هذه المخاطرة ، وعدم استقرار الاسعار – إحجام كثير من عنابر التسمين عن الانتظام فى الانتاج خمس دورات فى السنة ، علاوة على انخفاض معدلات الاستغلال ، فاذا علمنا ان منتجى مستلزمات الانتاج يتمتعون باستقرار فى الارباح التى يحصلون عليها – حيث يبيعون انتاجهم باسعار محددة – نجد أن المنتج هو الذى يتحمل المخاطرة الكاملة فى رحلة انتاج بدارى اللحم ، حيث لا يمكن ضمان موعد أو سعر لبيع انتاجه .

المنظمات والمؤسسات التسويقية :

يعود نجاح صناعة الدواجن عالميا الى اعتمادها على مفهومين اقتصاديين اساسيين هما :

١) انتاج الحجم الكبير مع هامش ربحى محدود لوحدة الانتاج . وذلك على العكس مما يجرى فى مصر ، حيث ان غالبية مزارع التسمين صغيرة الحجم (٥ آلاف كتكوت فى الدورة) . ويمكن معالجة الوضع عن طريق التكامل الافقى لتلك المزارع ، حتى يمكنها الاستفادة من وفورات السعة الاقتصادية .

٢) التكامل الرأسى بين حلقات هذه الصناعة (انتاج الكتكوت – العلف – التسمين – المجازر) فى نظام تعاقدى ملزم لجميع الاطراف .

ويتبين من العرض السابق ان حل معظم مشكلات صناعة انتاج بدارى اللحم فى مصر مرهون باعادة التنظيم المؤسسى لها . وقد بدأت وزارة الزراعة فى تبنى هذا الموضوع من خلال مشروع العقد الثلاثى الذى يستهدف توريد الكتكوت والعلف باسعار ثابتة مناسبة ، مقابل توريد حوالى ٦٠٪ من الانتاج بأسعار تعاقدية ثابتة ، الا أن هذا المشروع لم ينجح نظرا لأن الشركات التى عهد اليها بتوريد الكتكوت والعلف للمنتج قامت برفع أسعار هذين المستلزمين تحقيقا لارباح مرتفعة ، ومن ثم لم يتم توريد انتاج بدارى التسمين بالكم المطلوب .

مستوى الكفاءة الانتاجية :

يتمثل انخفاض مستوى الكفاءة الانتاجية فى ارتفاع تكاليف انتاج الوحدة من المنتج (وهو فى هذه الحالة الطن من الوزن الحى) .

وتتصف صناعة بدارى اللحم فى مصر بارتفاع تكاليف الانتاج ، وذلك للأسباب الآتية :

أولا : انخفاض مستوى استخدام عناصر الانتاج . ويعود ذلك بدوره الى :

× انخفاض السعة المزرعية لمزارع انتاج بدارى اللحم :

وقد تبين من الدراسات الميدانية وجود علاقة عكسية بين السعة وتكاليف الانتاج ، حيث قدرت تكاليف انتاج طن وزن حى من بدارى التسمين باسعار ١٩٨٢ ، كما يلى :

سعة المزرعة فى الدورة	تكلفة الطن وزن حى بالجنية
اقل من ٥٠٠٠ طائر	٨٩٥
٥٠٠٠ طائر	٨٥٤
١٠٠٠٠ – ٢٤٠٠٠ طائر	٨٤٢
٥٠٠٠٠ طائر	٧٨٩

وتعزى وفورات السعة الى توفر الظروف الملائمة بالمزارع الكبيرة مثل : الادارة الكفء المتفرغة ، والرعاية البيطرية الدائمة ، وتوفر الامكانات اللازمة لخلط الاعلاف داخل المزرعة بما يضمن ارتفاع نوعيتها ويخفض من تكاليفها ، وتوفر مصادر الطاقة (مولدات

كهربائية) ووسائل النقل ، علاوة على امكانات توفير المدخلات بانتظام ، نظرا لامكانات المزارع الكبيرة وارتفاع قدراتها المالية .

× انخفاض المستوى التكنولوجى :

– فقد بلغ معدل الكفاءة الغذائية ٢,٦ كيلو جرام علف لكل كيلو جرام وزن حى ، وهو ما يزيد عن المتوسط القياسى بمقدار ٢٥ ٪ .

– كما تصل نسبة النفوق الى ٨ ٪ بدلا من ٥ ٪ .

– ويصل الوزن التسويقى الى ١,٥ كيلو جرام فى ٨ اسابيع .

ويعود انخفاض المستوى التكنولوجى الى اسباب منها :

– انخفاض كفاءة الادارة .

– عدم توافر العمالة المدربة .

– انخفاض نوعية العلف المستخدم .

× افتقار معظم المزارع لنظم التغذية الحديثة (الاتوماتيكية) بما يزيد من معدل الفاقد فى العلف .

ثانيا : ارتفاع اسعار المدخلات :

لاشك أن الاعتماد على بيض مخصب مستورد يرفع من تكاليف شراء الكتكوت . كما ان شركات الاعلاف تواجه اى تقلبات فى اسعار المكونات العلفية ، وانخفاض معدلات استغلال السعة الانتاجية – بأن ترفع سعر بيع العلف تحت مسميات كثيرة ، مثل النقل والاشراف .

ثالثا : مشكلة السوق :

ان عدم وجود مجازر وثلاجات ، وعدم انتظام البيع عند الوزن التسويقى الأمثل ، وتأخير التسويق لفترة أطول من الفترة المثلى بسبب احتكار تجار الجملة – كلها عوامل تؤدى الى زيادة معدلات استخدام العلف وانخفاض سرعة النمو .

٥) مقترحات تطوير اداء السوق ورفع الكفاءة التسويقية :

تبين من تحليل الانتاج ومستلزماته – ان القطاع الخاص يقوم بانتاج اكثر من ٨٠٪ من بدارى اللحم ، و ٧٥ ٪ من العلف ، و ٦٦ ٪ من كتاكيت التسمين ، ويملك ثلث طاقة المجازر الآلية .

كما اتضح ان الدولة تتدخل فى ميكانيكية السوق من خلال :

– فرض تسعيرة جبرية على سعر البدارى .

– توريد الذرة لتصنيع الأعلاف بسعر مدعم .

– منح تسهيلات ائتمانية لتشجيع الاستثمار فى هذه الصناعة .

– طرح الدواجن المجمدة المستوردة بأسعار مدعمة .

– اعطاء تراخيص بانشاء وحدات مراحل الصناعة

– المشاركة فى الانتاج بالنسب المكملة لدور القطاع الخاص .

وان هناك انخفاضا فى الكفاءة الانتاجية يؤدى الى رفع تكاليف الانتاج ، وبالتالى ارتفاع أسعار المنتج النهائى .

لذلك فلابد لأى برنامج مقترح ، يستهدف رفع كفاءة هذه الصناعة ، أن يأخذ فى الاعتبار التركيب السوقى القائم من حيث :

أ) القطاع الخاص هو الذى يتولى الدور الرئيسى فى هذه الصناعة .

ب) ضرورة تعديل السياسات الحكومية المؤثرة فى هذا القطاع .

ج) ضرورة ايجاد الشكل التنظيمى والمؤسسى الذى يمكنه العمل على رفع الكفاءة التسويقية وتحسين اداء السوق بهذه الصناعة .

د) ان يؤدى البرنامج الى زيادة معنوية سريعة فى متوسط استهلاك الفرد لتخفيف عبء الطلب على اللحوم الحمراء .

وعلى هذا الأساس تتحدد مكونات البرنامج المقترح لرفع الكفاءة التسويقية وتطوير اداء السوق فى الآتى :

× التشغيل الكامل للطاقات الانتاجية المتاحة فى كل مراحل الصناعة ، بما فى ذلك التوسعات المدرجة فى ميزانية القطاع العام ، والتراخيص التى تمنح للقطاع الخاص فى السنوات القليلة القادمة . وذلك يتطلب ما يلى :

– ازالة الاختناقات والمحددات التى تواجه اى حلقة من حلقات الصناعة ، والتى تؤدى الى ارتفاع اسعار احد مستلزمات الانتاج أو عدم الاستفادة من طاقات الحلقات الأخرى .

– خفض تكاليف الانتاج من خلال خفض أسعار مستلزمات الانتاج ، عن طريق خفض التكاليف الثابتة فى حالة التشغيل الكامل

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

للطاقات الانتاجية المتاحة .

× انشاء البنية الاساسية التسويقية المناسبة للعمل على استقرار الاسعار وكسر احتكار التجار .

× ايجاد الشكل المؤسسى والتنظيمى للسوق الذى يتيح التناسق بين حلقات الصناعة ، وبما يؤدى الى رفع الكفاءة التسويقية ، وخفض الهوامش التسويقية ، ورفع الكفاءة الانتاجية ، ويحقق استقرار توازن العرض مع الطلب على مدار العام .

× تعديل بعض السياسات السعرية والتسويقية والتمويلية الحالية بما يحقق كفاءة اداء السوق .

× رفع الكفاءة الانتاجية لمراحل السوق المختلفة من مستلزمات الإنتاج الى المنتج النهائى .

× وضع سياسة تدريبية للكوادر الفنية ، ورفع كفاءة الادارة ، وتوفير اساليب الانتاج المتطورة ، مع تشجيع زيادة السعة الانتاجية للوحدات أو تكاملها أفقيا .

وفيما يلى عرض للبرنامج التنفيذى المقترح ، من خلال برنامج زمنى يستغرق تنفيذه فترة الخطة الخمسية الثانية ٨٧ – ١٩٩٢ ، والتعديلات المقترحة للسياسات المعاونة لهذا البرنامج ، ثم تحليل الآثار المترتبة على تنفيـــذه .

البرنامج التنفيذى المقترح :

يتضمن البرنامج التنفيذى المقترح ، الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية المتاحة بجميع مراحل الصناعة ، والذى يؤدى فى نفس الوقت الى تلبية جزء كبير من الطلب الفعال على لحوم الدواجن .

ومن شأن ذلك تحقيق عدة فوائد منها :

– تخفيض تكاليف الانتاج وبالتالى تخفيض الاسعار والهوامش التسويقية .

– ازالة محددات الاستفادة من الفائض لبعض المستلزمات نتيجة تناسق الانتاج .

ويهدف هذا البرنامج الى الاستغلال الكامل لعنابر التسمين القائمة بنهاية الخطة الخمسية الثانية اى فى عام ١٩٩٢ ، حيث توجد طاقة معطلة تقدر بنحو ١٣٥ الف طن من مذبوحات البدارى . ويتطلب ذلك زيادة طاقة محطات الأمهات لانتاج البيض المخصب محليا ، وبلوغ الاكتفاء الذاتى منه ، بحيث يتم تغطية احتياجات معامل التفريخ حتى عام ١٩٩٢ ، ويقتضى ذلك العمل على زيادة عدد وحدات التسمين ، وانشاء العدد الكافى من المجازر الآلية للوفاء باحتياجات ذبح وتبريد وتصنيع مخلفات البدارى المنتجة سنويا .

ويأخذ البرنامج فى اعتباره التوسعات المدرجة فى خطط الشركة العامة للدواجن وشركات القطاع الخاص حتى عام ١٩٩٢ ، بحيث تصبح احتياجات البرنامج عبارة عن الاضافات المطلوبة ، علاوة على الانتاج الحالى المدرج فى خطط القطاعات المختلفة .

كما يقدر البرنامج كميات الاعلاف والمكونات العلفية المطلوبة سنويا للوفاء بالاحتياجات المستهدفة ، وكذلك يضع تقديرا للاستثمارات اللازمة للتوسعات المطلوبة .

ويذكر ان مستوى الانتاج من مذبوحات البدارى سيصل فى عام ١٩٩٢ إلى حوالى ٥٤٠ الف طن ، تتطلب تغطية احتياجاتها من كتاكيت التسمين ٥٦٨ مليون كتكوت ، تنتج من محطات أمهات سعتها حوالى ٨ مليون أم .

ويحتاج الأمر الى انشاء حوالى ٤٨٠٠ عنبر تسمين اضافى ، سعة كل منها ٢٥ الف طائر فى السنة (بمعدل ٥ آلاف طائر فى الدورة) ، وكذلك انشاء حوالى ٣٥ مجزر آلى وملحقاتها من ثلاجات ووحدات تصنيع مخلفات ، بطاقة قدرها ٦٠٠٠ طائر / ساعة أو ١٢.٦ مليون طائر سنويا ، للمجزر الواحد .

ويبلغ حجم العلف المطلوب انتاجه فى عام ١٩٩٢ حوالى ٢.٦ مليون طن ، منها ١.٧ مليون طن ذرة ، ونصف مليون طن كسب فول صويا ، وربع مليون طن مركزات .

ويقدر معدل الزيادة السنوية للانتاج من بدارى اللحم بحوالى ٩٪ سنويا ، وتبلغ الاستثمارات المطلوبة لهذا البرنامج ، خلال الفترة ٨٧ –

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

١٩٩٢ ، حوالى ٥٧٩ مليون جنيه ، منها ١٦٤ مليون جنيه لمحطات الامهات و ٢٤٠ مليون جنيه لعنابر التسمين و ١٧٥ مليون جنيه للمجازر الآليـــة .

السياسات المعاونة للبرنامج :

ينبغى اعادة النظر فى السياسات القائمة والتى لها علاقة مباشرة بتنفيذ البرنامج المقترح ، لكى يمكن ضمان نجاحه . وتتعلق هذه السياسات بالهيكل التنظيمى لصناعة الدواجن ، وسياسة انتاج العلف ، والسياسة السعرية ، وسياسة تدريب الكوادر الفنية .

الهيكل التنظيمى والمؤسسى لسوق صناعة الدواجن :

تفتقر صناعة الدواجن فى مصر إلى هيكل تنظيمى أو مؤسسى لتنظيم العلاقات بين حلقات هذه الصناعة . وهناك ضرورة ملحة لوجود مثل هذا الهيكل ، باعتباره اساسا لتحقيق التكامل الرأسى لتطوير وتنمية صناعة الدواجن فى مصر .

ان غالبية الوحدات الانتاجية سواء لمستلزمات الانتاج أو للمنتج النهائى – تتبع القطاع الخاص وهى ذات سعات صغيرة ، وبالتالى لا تتسع بوفورات السعة .

وعلاج هذا الوضع يتطلب ارتباط هذه الوحدات الصغيرة تحت نظام تعاونى ، يتم تشجيعه من خلال دعم حكومى ، وايجاد البنية الأساسية التسويقية . ويمكن بعد ذلك تشجيع النظام التعاقدى بين حلقات الصناعة .

ويمكن القول : إن الحلقة المحددة لصناعة بدارى اللحم فى الوقت الحاضر هى حلقة انتاج العلف ، ومن ثم ينبغى ان يرتبط توزيع التعاقد على توريد الكتكوت وشراء البدارى بسعر متفق عليه مسبقا فى التعاقد على أن تكون حلقة انتاج البدارى هى الأخرى مرتبطة بحلقة المجازر الآلية والثلاجات . والحل النموذجى هو وجود عدد من الشركات الكبرى موزعة جغرافيا على انحاء البلاد ، وكل منها تحوز حلقات انتاج مستلزمات الانتاج والمجازر الآلية . وتقوم الشركات بالتعاقد مع المنتجين الذين يكونون اتحادات تسويقية موزعة جغرافيا فى المحافظات .

ويمكن للدولة ان تعمل على توجيه مراحل السوق نحو هذا الاتجاه ، بما لها من فرص التدخل من خلال توزيع خامات العلف والدعم والتمويل ، والتصريح باقامة المنشآت وتوزيع الأراضى ، علاوة على أنها تنتج جزءا من المستلزمات .

سياسة انتاج العلف وتوعيته واستخدامه :

يتطلب تحقيق أهداف البرنامج المقترح توفير أكثر من ١.٧ مليون طن ذرة فى عام ١٩٩٢ ، ويزيد هذا الرقم اذا كان الهدف هو تغطية الطلب المحلى كاملا ، وهو ١١ كيلو جرام للفرد فى السنة عام ١٩٩٢ . وطبيعى ألا تعتمد هذه الصناعة على استيراد عدة ملايين من أطنان الـذرة سنويا ، خاصة اذا اضيف لاحتياجات الدواجن ما تتطلبه الماشية ، وما يحتاجه الاستهلاك البشرى . وبناء على ذلك ، فان قدرة هذه الصناعة على النمو مرهونة بقدرة القطاع الزراعى على زيادة انتاج الذرة ، وفول الصويا محليا وخاصة من خلال التوسع الرأسى . ويمكن تحقيق ذلك عن طريق مضاعفة الانتاج ، باستنباط اصناف جديدة عالية الانتـــاج .

ولاشك أن طرح كميات كبيرة من أعلاف ذات نوعية رديئة يؤثر على تكاليف الانتاج والأسعار وعبء الدعم ، لذلك فلابد من اتخاذ خطوات سريعة وحاسمة فى هذا المجال ، حتى تبلغ صناعة العلف مرحلة التنافس الذى يؤدى تلقائيا الى طرد النوعية الرديئة .

وقد ثبت وجود فاقد فى العلف نتيجة عدم استخدام الأساليب المتطورة مثل الغذايات الاوتوماتيكية ، ونقص الخبرة فى الادارة وفى أساليب التغذية . وكل هذه المشاكل يمكن التغلب عليها عن طريق ايجاد نظام التكامل الرأسى التعاقدى ، الذى يوفـر الاشراف الفنى والتكنولوجيا الحديثة للمزارع الصغيرة .

السياسات السعرية :

لقد تاكد وجود اختلالات سعرية فى قطاع الزراعة بما فى ذلك صناعة الدواجن . ولا يخفى ما لهذه الاختلالات من آثار متشابكة وممتدة على الانتاج والاستهلاك وتوزيع الدخول ، وغير ذلك من الأبعاد

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

الاقتصادية والاجتماعية . ولذلك كان لزاما أن يتم التعرض لتلك المشكلة في محاولة للتغلب عليها .

لقد حاولت الدولة ولفترة غير قصيرة العمل عل خفض تكاليف الانتاج واستقرار أسعار المستهلك من الدواجن عن طريق دعم مستلزمات الانتاج ، ولكن يبدو ان هذا الأسلوب لم يحقق النتيجة المرجوة . اذ ما زال سعر المستهلك مرتفعا نسبيا ، اذا ما قورن بحجم الدعم الموجه للمستلزمات . ولذلك يلزم اعادة النظر فى السياسة السعرية ، بحيث تراعى الاعتبارات التالية :

– ازالة الدعم عن مستلزمات الانتاج بصورة تدريجية .

– توجيه الدعم للمنتج النهائى ، على أن تستفيد منه الفئات المستحقة فقط (بحيث لا يتم توزيع الدجاج المدعوم عن طريق بطاقات التموين التقليدية التى يحملها معظم الافراد ، بصرف النظر عن مدى استحقاقهم للدعم) .

– تشجيع القطاع الخاص على انشاء البنية الأساسية التسويقية من مجازر آلية وثلاجات ، وسوف يؤدى ذلك الى استقرار الأسعار ورفع الكفاءة الانتاجية لهذه الصناعة .

– اعادة النظر فى الأسعار المقررة حاليا ، اذ أنها لا تشجع المنتجين على توريد البدارى للمجازر الآلية ، وتعرضهم لاحتكار تجار الجملة . علاوة على ما يترتب على ذلك من عدم الاقبال على إنشاء هذه المجـازر .

سياسة تدريب الكوادر الفنية :

ترتبط مشكلة نقص العمالة – غالبا – بقضية نوعية العمالة وليس بالكم . وصناعة الدواجن فى الوقت الحاضر تستخدم مستويات مرتفعة من التكنولوجيا ، تحتاج الى توفير النوعية المدربة من العمالة القادرة على الانتاج بكفاءة عالية . ويمكن أن يتم ذلك من خلال برنامج تدريبى يمول من قبل الشركات والمستثمرين ، ويشمل التدريب الميدانى المتطور فى المعاهد العلمية الزراعية والمدارس الزراعية ، وكذلك تدريب العمال لإيجاد العامل الماهر المدرب القادر على التعامل مع العلاقات الانتاجية بين المدخلات فى هذه الصناعة .

الآثار المترتبة على تنفيذ البرنامج المقترح :

يمكن تلخيص الآثار الايجابية المتوقعة – نتيجة لتنفيذ البرنامج المقترح وتعديل السياسات المعاونة للبرنامج – فيما يلى :

× يقدر متوسط الطلب الفعال على لحوم الدواجن بحوالى ٩,٧ كيلو جرام للفرد فى عام ١٩٩٢ ، ويحقق البرنامج المقترح ٩٦٪ من الانتاج المحلى ، ومعنى ذلك ان الأمر فى هذه الحالة يحتاج الى طرح حوالى ٠,٣ كيلو جرام اضافى لكل فرد فى عام ١٩٩٢ ، لاستقرار الاسعار .

× يؤدى الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية لجميع مراحل الصناعة – مع وجود اطار تنظيمى مؤسسى للسوق لتحقيق التكامل الرأسى بين حلقات هذه الصناعة – الى استقرار العرض على مدار السنة ، وخفض الهوامش التسويقية ، مما يؤدى فى النهاية الى استقرار الأسعار عند مستويات مناسبة ، تحقق صالح المنتج والمستهلك معا .

× يحجم القطاع الخاص حاليا عن الاستثمار فى مجالات البنية الأساسية التسويقية ، مثل المجازر والثلاجات ، وكذلك مزارع الامهات وتربية الاجداد ، ويرجع ذلك الإحجام إلى الخلل القائم فى السياسة السعريـة .

والغاء الدعم عن أسعار مستلزمات الانتاج ، وترك الاسعار للتوازن بين العرض والطلب ، مع دعم المنتج النهائى (بدارى اللحم) لمستحقيه فقط – سوف يشجع القطاع الخاص على الاستثمار فى المجالات المشار اليها ، كما يعمل على توفير الدعم الموجه للذرة ، والذى يمكن آنذاك أن يتم توجيهه لتمويل التوسعات المطلوبة فى مراحل الصناعة ، وفقا للبرنامج المقترح ، بأسعار فائدة مخفضة .

× يتوقع أن يحدث وفر فى استهلاك الاعلاف نتيجة للاستغلال الكامل للسعات الانتاجية لمراحل الصناعة واستكمال البنية الأساسية التسويقية ، حيث يترتب على ذلك ارتفاع الكفاءة الغذائية من ٢,٦ كيلو

جرام علف / كجم وزن حى الى ٢ كيلو جرام علف لكل كيلو جرام وزن حى ، ويتحقق بذلك وفر فى العلف مقداره ٢٧٠ الف طـن فى عام ١٩٩٢ .

× تعمل وفرة الدواجن – فى صورة مذبوحات معبأة ومغلفة – على استقرار الأسعار ، نظرا لتحقيق تجانس نوعية السلعة وسهولة تحديد السعـر .

× يحقق التنفيذ الكامل للبرنامج المقترح خفضا فى تكاليف انتاج كل من مستلزمات الانتاج والمنتج النهائى (البدارى) . وطبيعى أن يحدث ذلك نتيجة للاستغلال الكامل للسعات الانتاجية ، وما يترتب عليه من انخفاض التكاليف الثابتة لوحدة المنتج ، علاوة على انخفاض التكاليف المتغيرة نتيجة انخفاض معدل استهلاك العلف ، بسبب ارتفاع معدلات التحويل الغذائى .

ويقدر الانخفاض المتوقع فى تكاليف انتاج الطن من بدارى اللحم بحوالى ٢١.٥ ٪ ، ويمثل هذا الانخفاض مجموع الخفض الذى يحدث فى تكاليف انتاج ثلاثة مصادر هى : الكتكوت ٤ ٪ ، والتكاليف الثابتة ٣.٥ ٪ ، والتغذية ١٤ ٪ . ويمكن تفسير ذلك على النحو الآتى :

– انخفاض سعر الكتكوت بنسبة ٣١٪ فى عام ١٩٩٢ ، أى من ٥٨ قرش الى ٤٠ قرش بأسعار عام ١٩٨٥ . وهذا الخفض يسرى على حوالى ٥٨٪ من جملة المعروض من كتاكيت التسمين . فاذا علم أن سعر الكتكوت يمثل ٢٠٪ من تكاليف انتاج طن بدارى اللحم ، فتكون نسبة الانخفاض المتوقع هى ٠.٢٠ × ٠.٣١ × ٠.٥٨ = حوالى ٤٪ .

– تمثل التكاليف الانتاجية الثابتة (الاهلاك – الصيانة – العمالة الدائمة – ايجار المزرعة – الادارة – الفائدة على رأس المال) حوالى ١٤٪ من تكاليف انتاج طن بدارى اللحم . وقد تبين أن هناك طاقة معطلة فى السعات الانتاجية الحالية تقدر بنحو ١٣٥ الف طن ، أو ما يعادل ٢٥ ٪ من جملة الانتاج المقدر لعام ١٩٩٢ . وبما أن الزيادة فى استغلال السعات الانتاجية الحالية تعادل خفضا فى التكاليف الثابتة لانتاج طن بدارى اللحم ، فسوف تكون نسبة الخفض المتوقع فى التكاليف الثابتة هى ٠.١٤ × ٠.٢٥ = ٣.٥ ٪ .

– تمثل تكاليف التغذية حوالى ٥٦ ٪ من تكاليف انتاج طن من بدارى اللحم . وبما أن تطوير صناعة الدواجن سوف يؤدى الى رفع الكفاءة الغذائية بنحو ٢٥ ٪ ، فتكون نسبة الخفض المتوقع فى تكاليف التغذية هى ٠.٥٦ × ٠.٢٥ = ١٤ ٪ .

البيض

الانتاج :

على الرغم من عدم استقرار مستوى انتاج البيض خلال الفترة ما بين ٧٠ – ١٩٨٣ ، الا ان معدل الزيادة السنوية فى الانتاج كان مرتفعا نسبيا ، حيث بلغ ١١.٥٪ من متوسط الانتاج خلال الفترة المشار اليها . وبمقارنة انتاج البيض ولحوم الدواجن ، خلال الفترة نفسها ، يلاحظ أن معدل الزيادة فى انتاج البيض كان أعلى من معدل الزيادة فى انتاج لحوم الدواجن ، والتـى بلغت حوالى ٣.٥٪ فقط من متوسط انتاج الفترة . ويعكس ذلك علاقة المدخلات بالمخرجات ، معبرا عنه بالنسبة السعرية للعلف وكل من البيض ولحوم الدواجن ، حيث يقبل المنتجون على التوسع فى الناتج الذى تكون تلك النسبة السعرية فى صالحه .

وقد شهدت السبعينات والثمانينات تحول كثير من عنابرالتسمين الى انتاج البيض والعكس ، بسبب تغير العلاقات السعرية المشار اليها ، كما كان للقرارات الوزارية بايقاف التوسع فى أحد الأنشطة أثر فى ذلك التحول ، كما حدث فى عام ١٩٨٢ عندما صدر قرار بعدم انشاء عنابر تسمين جديدة وتحول المنتجون للتوسع فى انتاج البيض .

ولقد حدثت طفرة فى انتاج البيض خلال الفترة ٨٢ – ١٩٨٥ ، حيث زاد الانتاج بمعدل ٢٥ ٪ فى السنة ، وقد أدى ذلك الى زيادة العرض . ولما كانت هناك موسمية للطلب بين الشتاء والصيف ، فقد ظهرت تقلبات سعرية كبيرة ، وتضرر المنتجون من عدم وجود هامش ربح مشجع على استمرار الانتاج فى بعض الفترات ، حيث يرتفع السعر شتاء وينخفض صيفـــا .

وقد زاد عدد عنابر البيض من ١٠٨١ عنبرا عام ١٩٨١ الى ٢٧١٦ عنبرا عام ١٩٨٣ ، ثم الى ٥٧٠٠ عنبر عام ١٩٨٥ .

واذا استبعدنا الانتاج الريفى وكذا بيض التفريخ ، نجد أن الانتاج الفعلى قد بلغ حوالى ٣٥٣٠ مليون بيضة فى عام ١٩٨٥ . وبما أن السعة الانتاجية لمزارع البيض تبلغ حوالى ٥١٧٧ مليون بيضة ، فمن ثم توجد طاقة معطلة تبلغ نحو ٣٢ ٪ . وبمعنى آخر يبلغ عدد العنابر المرخص بإنشائها حوالى ٥٧٠٠ عنبر، يعمل منها حوالى ٤٥٤٤ عنبر ، بينما الباقى وقدره ١١٥٦ عنبرا معطلا ، إما لأنه ما زال تحت الانشاء أو تحت التشغيل ، أو لنقص العلف ، أو لأسباب أخرى شبيهة بالأسباب المذكورة بالنسبة لبدارى اللحم .

ووجود طاقة انتاجية معطلة يعنى ارتفاع ما تتحمله وحدة الناتج من التكاليف الثابتة (الاهلاك – الصيانة – الادارة – الفائدة على رأس المال – العمالة الدائمة) .

ويمثل انتاج القطاع العام (الشركة العامة للدواجن) حوالى ١٤٪ من جملة انتاج صناعة البيض . حيث بلغ انتاج الصناعة حوالى ٣٥٣٠ مليون بيضة فى عام ١٩٨٥ ، منها حوالى ٥٠٠ مليون بيضة من انتاج القطاع العام .

الاستهلاك :

كانت تغطية استهلاك البيض تتم دائما من الانتاج المحلى ، ماعدا الفترة ما بين ٧٩ – ١٩٨٣ ، حيث استوردت خلالها كميات محدودة من البيض ، تراوحت بين ٢٠ – ٤٠ مليون بيضة سنويا . ثم صدرت بعد ذلك قرارات بمنع استيراد بيض المائدة ، عندما تضاعف حجم الانتاج المحلى .

وقد زاد استهلاك البيض بمعدل سنوى بلغ حوالى ٦.١٧٪ ، وهو ما يقرب من معدل زيادة استهلاك لحوم الدواجن ، والذى بلغ ٦.٧٪ ، الا أن معدل نمو انتاج لحوم الدواجن كان أقل من معدل نمو انتاج البيض خلال الفترة ما بين ٧٠ – ١٩٨٠ ، مما أدى الى استمرار استيراد لحوم الدواجن ، وتوقف استيراد البيض ، كما أدى الى ارتفاع متوسط استهلاك الفرد ، حيث كان ٢٦ بيضة فى السنة عام ١٩٧٠ ، وبلغ حوالى ٨١ بيضة فى عام ١٩٨٠ .

لقد تناقصت الأهمية النسبية لانتاج القطاع الريفى المنزلى من البيض ، حيث كانت تمثل حوالى نصف الانتاج الكلى من البيض فى عام ١٩٧٠ ، وأصبحت لا تزيد على ٢٥ ٪ منه فى عام ١٩٨٥ . وقد حدث الشئ نفسه بالنسبة للاستهلاك البشرى من البيض الناتج من القطاع الريفى ، اذ لم تزد نسبته عام ١٩٨٥ على ١٩.٥ ٪ ، بعد أن كان معظم الاستهلاك من انتاج القطاع الريفى المنزلى ، فاذا علم أن ٨٠ ٪ من انتاج القطاع الريفى المنزلى من البيض تستهلكة الأسرة الريفية ، اتضح ان تأثير الانتاج الريفى من البيض على جملة المعروض فى السوق ضئيل جدا .

توقعات الاستهلاك :

لكى يمكن اجراء تقدير لتوقعات الاستهلاك من البيض حتى عام ٢٠٠٠ كمؤشر لحجم السوق ، والتنبؤ بنسب الاكتفاء الذاتى ومتوسط استهلاك الفرد ، لابد من التعرف على العوامل الرئيسية للطلب الفعال على البيض وهى : معدل النمو السكانى ، ومعدل نمو الدخل الفردى ، ومرونة الطلب الدخلية على سلعة البيض . وأخذا بمؤشرات نتائج تنفيذ الخطة الخمسية ، يتبين ان معدل نمو الناتج المحلى الاجمالى كان ٦.٦٪ ومعدل نمو السكان ٢.٧ ٪ ، أى ان معدل نمو نصيب الفرد من الناتج المحلى الاجمالى كمؤشر للدخل هو ٣.٩ ٪ سنويا .

ولقد أمكن تقدير دوال استهلاك البيض لكل من الحضر والريف باستخدام نتائج بحث ميزانية الأسرة عام ١٩٨١ / ١٩٨٢ ، وتشير التقديرات الى ما يلى :

أن ارتفاع الدخل الفردى بنسبة ١ ٪ يؤدى الى زيادة الطلب على البيض بنسبة ١.٣ ٪ فى الحضر وبنسبة ٠.٤٪ فى الريف . ولعل ارتفاع مرونة الطلب الدخلية على البيض فى الحضر كان أحد العوامل التى شجعت المنتجين فى الآونة الأخيرة على التوسع الكبير فى الانتاج . فقد أدى ارتفاع الطلب بمعدلات كبيرة مع ارتفاع الدخل الى ارتفاع

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

اسعار البيض ، وتحقيق ارباح شجعت المنتجين على التوسع فى انتاج البيض ، الا أن السنتين الأخيرتين قد شهدتا تحولا كبيرا عن هذا الاتجاه ، حيث أدى التوسع فى العرض الى انخفاض الأسعار .

أما فى الريف فمرونة الطلب الدخلية على البيض منخفضة ، لاعتماد السكان الريفيين على استهلاك البيض من انتاج الأسرة ، حيث ينخفض متوسط دخل الفرد فى الريف عن مثيله فى الحضر .

واذا اعتبرنا ان سكان الريف يتساوون فى العدد حاليا مع سكان الحضر ، فيمكن تقدير متوسط معامل مرونة مرجح بحساب المتوسط الحسابى البسيط لمعامل المرونة فى كل من الحضر والريف ، أى أن متوسط معامل المرونة الدخلية للبيض يبلغ حوالى ٨٤ ٪ .

وعلى ذلك يقدر المعدل السنوى للزيادة فى استهلاك البيض بحوالى :

٢.٧+ ٣.٩ × ٠.٨٤ = ٦٪ سنويا ، أى معدل نمو السكان + معدل نمو الدخل الفردى × مرونة الطلب الدخلية على البيض ، وذلك بفرض ثبات اسعار البيض ، وكذا أسعار السلع البديلة .

واذا اعتبرنا أن سنة ١٩٨٥ هى سنة الأساس وحسبت توقعات الاستهلاك من البيض حتى عام ٢٠٠٠ ، فإنه يتضح ان الطلب على البيض سوف يزيد فى عام ٢٠٠٠ عن الطلب الحالى بأكثر من ٦٠٪ ، حيث ان جملة الاستهلاك كانت ١٩٩ ألف طن فى عام ١٩٨٥ ، ويتوقع له أن يبلغ ٤٧٧ الف طن فى عام ٢٠٠٠ . كما يتوقع أن يبلغ متوسط الاستهلاك الفردى حوالى ١٣٤ بيضة فى السنة عام ٢٠٠٠ ، بعد أن كان حوالى ٨٣ بيضة فى ١٩٨٥ .

واذا استمر معدل الانتاج على ما هو عليه حاليا ، أى ٥.١١٪ سنويا ، وهو ما يعنى زيادة سنوية مقدارها ٣.٨١ الف طن (اى ٧٦ مليون بيضة) ، يخصم منها ١٥ ٪ للتفريخ ، فيتبقى ٨٥ ٪ ، أى حوالى ٣.٢٤ الف طن (أى ٦٥ مليون بيضة) ، فمعنى ذلك أن الانتاج المتوقع عام ٢٠٠٠ من القطاع التجارى سوف يبلغ حوالى ٤٩٥٥ مليون بيضة ، بما لا يكفى الاستهلاك المتوقع فى ذلك العام المقدر بحوالى ٩٥٤٠ مليون بيضة ، اى بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٢ ٪ ، كما أن هذا الانتاج المتوقع ، من الاتجاه الزمنى العام ، يقل عن الطاقة الكاملة للمزارع الحالية ، وهى ٥١٧٧ مليون بيضة .

الا أن كفاية الانتاج فى عام ٢٠٠٠ مرهونة بالتوسع فى انتاج البيض الذى تحدده تكاليف الانتاج ، وتوفر هامشا ربحيا يناسب المنتجين ويشجعهم على التوسع فى الانتاج ، علاوة على المحددات الأخرى مثل : وفرة مواد العلف ، وكتاكيت البيض أو الامهات ، أو البيض المخصب المستورد .

القنوات التسويقية :

يسوق البيض عادة من باب المزرعة الى تاجر وسيط متخصص موجود فى مناطق الانتاج . وفى العادة يوجد تعاقد بين التجار والمنتجين لتوريد كمية معينة اسبوعيا ، ويحدد فى العقد سعر البيض ، وتاريخ التوريد ، ومتوسط وزن البيضة (٥٠- ٦٠جم) ونوع الصوانى ، وسعر البيض المشروخ أو المحتمل كسره .

ويتحمل المنتج عادة تكاليف مواد التعبئة ، بينما يتحمل التاجر النقل والتحميل .

وغالبا ما يكون للتاجر مستودعات للبيع بالتجزئة فى المدن القريبة ، أو يقوم بتوزيع البيض على تجار تجزئة آخرين فى المدن ، أو يكون لديه تعاقدات مع الفنادق والمستشفيات والمطاعم ، وتجار المواد الغذائية غير المتخصصين (البقالين) .

أما انتاج الشركة العامة للدواجن ، فيباع فى المجمعات الاستهلاكية بسعر يقل من سعر السوق عادة بحوالى ١-٣ قروش للبيضة .

هذا وقد أنشات بعض شركات الأمن الغذائى منافذ توزيع خاصة بها للبيع بالتجزئة ، للتخلص من الهوامش التى يحصل عليها الوسطاء ، كما تتعامل بعض الشركات مع تجار التجزئة مباشرة دون وجود وسطاء للجملة .

الهوامش التسويقية والانتشار السعرى :

تؤكد دراسة الانتشار السعرى للبيض فى عام ١٩٨٥ ان ربح منتج

العلف بلغ ٦.٨ ٪ من سعر البيع للمستهلك ، بينما كان هامش ربح منتج البيض ٦.٧ ٪ . ويشير ذلك الى وجود خلل كبير فى الكفاءة التسويقية ، فقد كان المنتظر أن يحصل منتج البيض على هامش ربحى أعلى من هامش منتج العلف ، اذ أن منتج البيض هو الذى يتحمل مخاطرة الانتاج ، علاوة على تعرضه لمشاكل الاحتكار فى سوق الجملة ، مما يعمل على تخفيض هامشه الربحى ، بالاضافة الى تعرضه لتقلبات أسعار وعرض مخرجات ومدخلات صناعة البيض ، نتيجة لغياب التكامل الرأسى بين مراحل السوق فى نظام تعاقدى يحقق الاستقرار .

وعلى الجانب الآخر ، نجد أن منتج العلف يحصل على هامش ربحى مرتفع نسبيا ، على الرغم من أنه يحصل على الذرة بسعر ثابت مدعم من الدولة ، كما أنه يتمكن من التحكم فى سعر بيع العلف ، برغم أن هذا السعر يتحدد بواسطة لجان من وزارة الزراعة ، تحدد فيه هامشا ربحيا يبلغ ١٥٪ من سعر البيع . غير أن المنتج يستغل ظروف نقص المعروض من الأعلاف ، ويضيف الى سعر البيع بعض البنود التى يتحملها منتج البيض ، مثل قيمة اشراف وما شابه ذلك .

ومن أسباب ارتفاع سعر العلف ايضا ، وجود طاقات معطلة بالمصانع نتيجة عدم التشغيل الدائم للطاقات الانتاجية – مما يرفع التكاليف الثابتة لتصنيع العلف .

ويلاحظ ايضا أن هامش ربح التجزئة بلغ ٤.٨ ٪ ، وهى نسبة مرتفعة اذا قورنت بالخدمات التى يقدمها تاجر التجزئة . فهو يتسلم البيض فى الصوانى الكرتونية ولا يضيف أى منفعة شكلية أو زمانية أو مكانية للسلعة ، سوى العرض فى المحل وما يتبعه من تكاليف عمالة ، وبعض المصروفات الأخرى للمحل .

اما بالنسبة للمنتج ، فهناك ارتفاع فى تكاليف الانتاج يرجع الى نقص الكفاءة الانتاجية ، وارتفاع اسعار مستلزمات الانتاج .

المعوقات التسويقية :

نستعرض فيما يلى تحليلا لأهم المعوقات التسويقية فى مجال البيـــض :

السياسة العلفية : هناك ثلاثة انماط من العلائق تستخدم لانتاج البيض فى ثلاث مراحل من عمر الدجاج البياض وهى : علائق لكتاكيت البياض فى المرحلة الأولى من النمو ، وتسمى عليقة بادئ . وعلائق لدجاج التربية فى المرحلة التالية حتى عمر انتاج البيض ، وتسمى عليقة نامى . وعلائق للدجاج البياض ، وتسمى عليقة بياض .

وتختلف اسعار علائـق انتاج البيض فى السوق المصرى للنمط نفسه ، كما يتضح فيما يلى :

سعر الطن بالجنيه فى عام ١٩٨٤

	حد أدنى	حد أقصى
عليقة بادئ	٢١٠.٤	٢٢٠.٠
عليقة نامـى	١٨٣.٤	١٨٥.٠
عليقة بياض	١٧٧.٤	١٩٥.٠

وقد يبدو ان اختلاف السعر انما يعنى اختلاف النوعية ، والحقيقة ان هذا الاختلاف السعرى يرجع الى خلل فى أداء السوق ، اذ أن الدراسات أثبتت عدم معنوية الفروق فى العائد من طن العلف المشترى من مصادر مختلفة ، وذلك يعنى أن ما تعلنه الشركات عن اختلاف نوعية العلف ما هو الا وسيلة لرفع الأسعار .

وتحليل تكاليف انتاج الأعلاف يعتبر أمرا غاية فى الصعوبة ، نظرا لعدم اتاحة الفرصة للباحثين ، أو لغيرهم ، للاطلاع على مكونات العلائـــق .

وللتغلب على هذه الصعوبة ، أمكن تحليل تكاليف انتاج الأعلاف بالأسلوب التالى :

– من سجلات الادارة العامـة للتكاليف بالشركة العامة للدواجن ، تبين أن تكاليف التغذية قد ارتفعت بنسبة ٢٧ ٪ بين عامى ١٩٨٣/٨٢ ، ١٩٨٤/٨٣ ، وعليه فقد استخدمت نفس النسبة لرفع أسعار العليقة عام ١٩٨٤ ، لتقدير سعرها فى عام ١٩٨٥ . وكانت النتيجة كما يلى :

متوسط سعر الطن بالجنيه

	١٩٨٤	١٩٨٥
عليقة بادئ	٢١٥.٢	٢٩٤.٨
عليقة نامى	١٨٤.٢	٢٥٢.٤
عليقة بياض	١٨٦.٢	٢٥٥.١

– تم سؤال منتجى الأعلاف عن الاهمية النسبية لقيمة كل من : المواد الخام ، وتكاليف التصنيع ، وهامش الربح فى سعر البيع ، وتبين انها تمثل ٧٠ ٪ و ١٥ ٪ و١٥ ٪ ، على الترتيب ، ومن ثم أمكن اجراء تحليل لتكاليف انتاج كل نوع من أنواع الأعلاف باسعـار عام ١٩٨٥ ، كما يلى :

	قيمة المواد الخام	تكاليف التصنيع	هامش الربح	سعر الطن
عليقة بادئ	٣٠٦.٣٦	٤٤.٣٢	٤٤.٢٢	٢٩٩.٨٠
عليقة نامى	١٧٦.٦٨	٣٧.٨٦	٣٧.٨٦	٢٥٢.٤٠
عليقة بياض	١٧٨.٥٦	٢٨.٢٧	٣٨.٢٧	٢٥٥.١٠

– تم حساب نصيب البيضة الواحدة من استهلاك الأعلاف باستخدام بيانات المعاملات الفنية لثلاث مزارع لانتاج البيض ، طاقة كل منها ١٥ مليون بيضة ، منها مزرعتان تابعتان للقوات المسلحة ، والمزرعة الثالثة تتبع رابطة منتجى الدواجن :

القوات المسلحة

	محطة انشاص	محطة هاكستب	رابطة منتجى الدواجن	الجملة	ما يخص البيضة الواحـــدة بالجـــرام
الانتاج السنوى					
للبيض الملون	١٤.٠٥	١٣.٦	١٣.٨	٤٠.٤٥	
الاستهلاك السنوى للأعلاف بالطن :					
عليقة بادئ	٨١	٨٦	٣٧	٢٠٤	٥.٠٤
عليقة نامى	٢٦٨	٢٥٣	٤٠٣	٩٢٤	٢٢.٨٤
عليقة بياض	٢٠١٢	١٩٣٢	٢٣٧٥	٦٣١٩	١٥٦.٢٢

– أمكن بعد ذلك حساب قيمة الأعلاف المستهلكة فى انتاج البيضة الواحدة وتحليل مكونات هذه التكاليف كما يلى :

	نصيب البيضة بالجرام	سعر الطن جنيه	قيمـــة العلف المستهلك فى انتاج البيضة بالمليم	الانتشار السعرى لقيمة العلف بالمليم مواد خام	تكاليف	هامش
عليقة بادى	٥.٤	٢٩.٤٨	١.٤٩	١.٠٤٢	٠.٢٢٤	٠.٢٢٤
عليقة نامس	٢٢.٨٤	٢٥٣.٤	٥.٧٦	٤.٠٣٢	٠.٨٦٤	٠.٨٦٤
عليقة بياض	١٥٦.٢٢	٢٥٥.١	٣٩.٨٥	٩٧.٨٩٦	٥.٩٧٧	٠.٩٧٧
الجملـــــة			٤٧.١٠	٣٢.٩٧	٧.٠٦٥	٧.٠٦٥

وجدير بالذكر ان ما يخص البيضة الواحدة من الأعلاف هو محصلة لمعدلات انتاج البيض وكفاءة التحويل الغذائى ، وهما انعكاس لكفاءة الادارة . وهكذا نجد – من البيانات الميدانية – أن تلك المعدلات تتفاوت بين الحدين الأعلى والأدنى لمشروع الحجم النمطى (١٥ مليون بيضة) ، كمـا يـلـى :

	الحـد الاعلى للكفاءة	الحـد الأدنى للكفاءة	معـدل التحسين المطلوب
الانتاج السنوى للبيض بالمليون	١٤.٠٥	١٣.٨	١.٨
استهلاك الأعلاف بالطن	٢٣٦٢	٢٨١٥	١٦.١
نصيب البيضة من العلف بالجرام	١٦٨.١	٢٠٤.٠	١٧.٦

وذلك يعنى وجود مجال لخفض تكاليف العلف بنسبة تبلغ حوالى ١٧.٦ ٪ فى المتوسط عن المستوى الحالى . واذا تم ذلك فسوف يؤدى الى خفض سعر البيع للمستهلك وزيادة هامش المنتج فى نفس الوقت . ويبدو ان هذا التحسين ينتج مع الرقابة على نوعية الأعلاف وتحسين كفاءة الادارة معا .

– تبين ايضا من تحليل البيانات الميدانية ان هناك ، فى المتوسط ، ٤ جنيه تحميل و ٨ جنيه نقل ، تحمل على كل طن من الأعلاف ، من

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

باب المصنع الى باب المزرعة فى القطاع الخاص ، ولا يستعيد المنتج منها الا ٦٠ قرش هى قيمة بيع أجولة تعبئة الطن (٢٠ شيكارة × ٣ قروش للشيكارة) . ويلاحظ ان مبلغ ١٢ جنيه للتحميل والنقل يمثل نحو ٦-٧ ٪ من سعر العلف ، وهى نسبة مرتفعة ، ولذلك يمكن القول ان التكامل الرأسى لمراحل السوق يعمل على خفض هذه التكاليف عن طريق تغيير تكنولوجيا التعبئة والنقل .

السياسة السعرية والتقلبات الموسمية للطلب :

يمكن القول بصفة عامة ، ان الطلب على البيض يزيد شتاء ويقل صيفا . فاذا اعتبر الانتاج متماثلا ومستمرا على مدار السنة ، فالنتيجة الطبيعية هى ارتفاع سعر البيض للمستهلك شتاء وانخفاضه صيفا ، وتكون الاسعار مستقرة الى حد كبير فى الفترة من يناير الى ابريل ، ويعنى ذلك أن هناك تعادلا بين العرض والطلب ، ثم ينخفض السعر صيفا ليبلغ ادناه فى مايو ويونيو ، حيث يزيد العرض كثيرا عن الطلب ، ثم يعود السعر الى الارتفاع تدريجيا ليبلغ أقصاه فى شهر ديسمبر ، وهكذا . ويتعرض المنتجون – بسبب هذه الدورة السعرية – لتقلبات وهزات كبيرة ، تؤدى فى بعض فترات السنة للخسارة بسبب زيادة التكاليف عن السعر .

ومن جهة أخرى ، فقد زاد سعر البيض للمستهلك بمعدل يقرب من ٢٦ ٪ سنويا ، خلال الفترة ٧٨ – ١٩٨٢ . ولما كانت اسعار المراحل التسويقية تشتق غالبا من سعر المستهلك ، فان ارتفاع سعر البيض هو أحد الأسباب الرئيسية للطفرة التى حدثت فى الانتاج خلال الثمانينات ، حيث حدثت توسعات ضخمة فى مزارع انتاج البيض .

وبالنسبة للتسعير ، نجد أن الدولة تقوم بعرض انتاج الشركة العامة للدواجن من البيض (ويمثل ١٥ – ٢٠ ٪ من جملة الانتاج) فى المجمعات الاستهلاكية والجمعيات الفئوية ، بأسعار ثابتة ومستقرة تقل عن أسعار السوق .

أما القطاع الخاص ، وهو الذى ينتج حوالى ٨٠-٨٥٪ من جملة الانتاج من البيض ، فلا يخضع الا لتسعيرة ودية متفق عليها بين وزارة التموين والمنتجين ، ولكنها فى أغلب الاحيان لا يتم الالتزام بها لسببين هما :

– ارتفاع السعر شتاء نتيجة زيادة الطلب كثيرا عن العرض .

– ارتفاع تكاليف الانتاج بما لا يحقق هامش ربح مجز عند الالتزام بالأسعار الودية .

والسبب فى ارتفاع تكاليف الانتاج ، هو انخفاض الكفاءة الانتاجية وارتفاع المدخلات ، قد ارتفع سعر العلف بنسبة ٣٦٪ خلال ١٩٨٣ – ١٩٨٤ ، كما أن الأدوية والمطهرات لا تخضع لسوق منظم ومتوازن . فعلى سبيل المثال : يبلغ نصيب البيضة من تكاليف استخدام الأدوية ٠.٨ مليم فى مزارع الشركة العامة للدواجن ، بينما يصل الى حوالى ٢.٦ مليم فى مزارع القطاع الخاص . ويرجع ذلك الى أن القطاع الخاص يخضع لتحكم وسطاء توريد الأدوية والمطهرات ، والذين يضيفون هوامش ربحية عالية ، مع ضعف الرقابة ، وعدم كفاية انتاج القطاع العام ، كما أن وكلاء الشركات الأجنبية يستغلون وجود مشكلة سعر الصرف ويبالغون فى رفع اسعار تلك الكيماويات .

كما يتحمل القطاع الخاص فوائد قروض تبلغ حوالى ٨.٥ مليم للبيضة الواحدة ، أو ما يساوى نحو ١٠.٥ ٪ من تكلفة انتاج البيضة . وعلاوة على ما تقدم ، يلاحظ وجود تباين واضح فى أسعار كتاكيت دجاج البيض . فبينما يبلغ نصيب البيضة المنتجة فى الشركة العامة للدواجن ٣.٢ مليم من سعر شراء كتكوت البيض . نجد أن هذا الرقم يصل الى ٤.٥ مليم فى حالة القطاع الخاص ، ويرجع ذلك الى أن الشركة العامة للدواجن تحصل على الكتاكيت من مزارع امهات دجاج البيض ، بينما يحصل القطاع الخاص على تلك الكتاكيت من مفرخات القطاع الخاص التى تنتجها من بيض مستورد ، بسعر يصل الى ١٥٠ ٪ من سعر القطاع العام .

وبصفة عامة ، نجد أن سعر العلف هو السبب الرئيسى لارتفاع

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

تكاليف الانتاج ، حيث يصل نصيب البيضة الى أكثر من ٤١ مليم فى القطاع الخاص ، وحوالى ٣٧ مليم فقط للبيضة فى القطاع العام .

الكفاءة الانتاجية :

لاشك أن هناك انخفاضا فى الكفاءة الانتاجية لمزارع انتاج البيض ، اذ أن المزرعة النمطية سعة ١٥ مليون بيضة تتراوح انتاجيتها ما بين ١٣.٨ – ١٤.٥ مليون بيضة سنويا . ويؤدى هذا الانخفاض فى الكفاءة الانتاجية الى ارتفاع تكاليف الانتاج .

كما أن هناك فاقدا فى استخدام العلف لسببين .

أولهما : عدم توافر نظم التغذية المتقدمة مثل المعالف الأوتوماتيكية فى كثير من المزارع .

وثانيهما : عدم تصنيع العلف فى صورة حبيبات .

وهناك أيضا تحميل للتكاليف بنفقات غير إنتاجية ، تحت بنود مختلفة مثل المصروفات الادارية التى بلغت فى القطاع العام ٨.٦ مليم للبيضة ، وفى القطاع الخاص ٦ مليمات للبيضة ، بأسعار ١٩٨٤ . ويدل ظهور هذه المصروفات على وجود عمالة زائدة محملة على هذه المزارع ، يمكن الاستعاضة عنها باستخدام التكنولوجيا المتقدمة مثل جهاز الحاسب العلمى الشخصى .

نقص المعلومات السوقية :

تساعد نظم المعلومات السوقية على تحسين وتطوير سبل اتخاذ القرار للمؤسسات السوقية ، ومنها سوق صناعة البيض . اذ يحتاج المنتجون للمعلومات السوقية عند التفكير فى الاستثمار طويل الأجل ، وعند تغيير خطط الانتاج ، وايضا لوضع سياسة تسويق المنتج .

كما أن وجود نظام معلومات سوقية يمنع حدوث هزات اقتصادية لصناعة مثل صناعة انتاج البيض .

مقترحات تطوير النظام التسويقى لصناعة البيض :

تتكامل هذه المقترحات مع مقترحات تنظيم سوق بدارى اللحم ، للتشابه بين خصائص صناعة البيض وصناعة بدارى اللحم ، برغم بعض الاختلافات بين كل منهما . وفيما يلى اهم اوجه التشابه بينهما .

– النمو السريع فى الثمانينات ، مع عدم مقابلة ذلك بسياسات تنظيمية أو هيكل مؤسسى متناسق .

– عدم الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية القائمة بمايرفع تكاليف الانتـاج .

– الاعتماد على الحجم الكبير والتكامل الرأسى لحلقات السوق ، لتحقيق الكفاءة التسويقية المثلى .

– يغلب عليهما نشاط القطاع الخاص .

اما جوانب الاختلافات بينهما فهى :

– تتميز صناعة البيض بكبر حجم السعة الانتاجية للوحدات الانتاجية (الحجم الشائع هو ١٥ مليون بيضة للمزرعة) .

– صعوبة مقابلة موسمية الطلب وتقلب اسعار البيض بتنظيم العروض عن طريق التخزين ، بينما يمكن اتباع سياسة تنظيم الكمية المعروضة فى حالة بدارى اللحم .

– معاناة صناعة البيض حاليا من الزيادة الكبيرة فى العرض ، مما ادى الى انخفاض هامش ربح المنتج ، والعلاج الفعال لهذا الموقف هو العمل على خفض تكاليف الانتاج ، كى تتناسب مع السعر .

وفيما يلى أهم مقترحات تطوير النظام التسويقى لصناعة البيض :

التشغيل الكامل للسعات الانتاجية القائمة :

يبلغ حجم الانتاج الحالى من القطاع حوالى ٣٥٣٠ مليون بيضة فى السنة ، تحتاج الى اعلاف تقدر بنحو ٧٠٦ الف طن ، على أساس ان البيضة تحتاج فى انتاجها الى حوالى ٢٠٠ جرام علف فى جميع المـراحـــل .

فاذا كان الهدف هو التشغيل الكامل لعنابر البياض القائمة والبالغ عددها ٥٧٠٠ عنبر ، وطاقتها الانتاجية حوالى ٥١٧٧ مليون بيضة – فسوف تصل احتياجات الأعلاف الى حوالى ١.٠٤ مليون طن ، بزيادة قدرها نحو ٣٣٤ الف طن علف ، تحتاج الى نحو ٣١٧ الف طن ذرة

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

اضافية .

ويلاحظ انه سبق تقدير الاحتياجات العلفية اللازمة للتشغيل الكامل لطاقة صناعة بدارى اللحم بنحو ٢.٦ مليون طن . ولهذا فالتشغيل الكامل لعنابر التسمين والبياض معا يتطلب توفير نحو (٢.٦ + ١.٠٤) ٣.٦٤ مليون طن من أعلاف الدواجن ، وتلك الكمية تحتاج الى نحو ٢.٤ مليون طن من الذرة ، ونحو ٧٢٧ الف طن من كسب فول الصويا ، وحوالى ٣٦٣ الف طن من المركزات .

والسعات المتوقعة لمصانع العلف ، فى حالة التشغيل الكامل ، تستوعب هذا الحجم الضخم من انتاج الأعلاف ، ولكن المشكلة تكمن فى ضخامة حجم الواردات المطلوبة من الذرة ، وخاصة عندما يضاف اليها واردات الذرة المطلوبة للانتاج الحيوانى وللاستهلاك البشرى ، وتلك التى تستورد كاحتياطى للطوارئ .

وهذا الوضع يدعو الى ضرورة العمل على زيادة انتاج الذرة محليا ، من خلال خطة سريعة يمكن تحقيقها فى مدى قصير ، لبلوغ أكبر درجة من الاكتفاء الذاتى .

وهكذا يتبين ان مكونات علف الدواجن هى المحدد الرئيسى للعلاقات السعرية ، ومن ثم حجم المعروض من انتاج كل من بدارى اللحم والبيـــض .

أما بالنسبة لحجم قطيع الامهات المطلوب لتفريخ كتاكيت دجاج البيض ، فيمكن حسابه كما يلى :

– اذا كانت السعة الانتاجية الكاملة هى ٥١٧٧ مليون بيضة ، والمعروف أن كل ١٥ مليون بيضة (متوسط السعة الانتاجية) تحتاج الى ٧٥ الف دجاجة بياض ، فيكون المطلوب هو ٢٥.٩ مليون دجاجة بيـاض .

– ولما كانت الأم تنتج فى المتوسط ٧٠ كتكوت ، فيكون قطيع الامهات المطلوب هو حوالى ٣٧٠ الف أم ، تبلغ تكاليفها الاستثمارية للمزارع حوالى ١٨.٤ مليون جنيه .

ويلاحظ ان معامل التفريخ الحالية والتوسعات المعتمدة ، يمكنها استيعاب تفريخ البيض المخصب لانتاج كتاكيت دجاج البيض .

إيجاد سعر تعاقدى ثابتة على مدار السنة :

يمكن التغلب على ظهور التقلبات السعرية وتذبذب الهامش الربحى للمنتج بين الصيف والشتاء عن طريق : اتباع نظام تعاقدى ملزم على اساس سعر متوسط لسعرى الصيف والشتاء ، يدفع للمنتج بانتظام طوال العام ، وهكذا يتحقق له نفس الايراد الكلى ، على نحو منتظم ومستقر طوال العام . غير أن هذا الاقتراح لن يتحقق الا فى ظل نظام تعاقدى لجميع حلقات صناعة البيض .

التكامل الرأسى لحلقات الصناعة :

يعمل وجود صيغة تعاقدية لحلقات صناعة البيض على ضمان التكامل الرأسى فى جميع المراحل ، بدءا بتوريد مستلزمات الانتاج وحتى تسويق البيض الناتج . وهذا التكامل الرأسى يحقق استقرار العرض والأسعار ، ويقلل المخاطرة ، ويعمل على تخفيض الهوامش التسويقية .

وهذا النظام يبشر بالنجاح فى صناعة البيض أسرع من صناعة بدارى اللحم ، نظرا لكبر السعة الانتاجية للمزرعة ، مما يسهل دخول المنتجين فى نظام تعاقدى متكامل .

أما أطراف التعاقد ، فيمكن ان تكون التعاونيات ، أو منتجى مستلزمات الانتاج ومنتجى البيض ، كما يمكن لمنتجى العلف القيام بدور المنسق الوسيط فى العقود متعددة الاطراف .

اتباع تكنولوجيا التسويق المتطورة :

نظرا لأن البيض سلعة لا يمكن تخزينها فى صورة طازجة ، تقوم المؤسسات التسويقية فى الدول التى يزيد فيها حجم الانتاج بدرجة كبيرة بحفظ البيض فى صورة مسحوق أو مركزات تستخدم فى الأغراض التصنيعية ، وبهذا يتم الحفاظ على الانتاج وتجنب التعرض للتقلبات السعرية .

غير أن المحدد الأساسى لهذا الأسلوب التسويقى ، هو تقبل السوق لهذه السلعة فى صورتها الجديدة ، واستيعاب الصناعات الغذائية المستخدمة للبيض لهذا الشكل من الحفظ .

رفع الكفاءة الانتاجية :

ويتم من خلال اجراءات متعددة منها : تصنيع العلف فى صورة حبيبات ، واستخدام المعالف الأوتوماتيكية ، ورفع كفاءة الادارة عن طريق برامج التدريب المتطورة ، وتدريب العمالة الفنية . ولاشك ان النظام التعاقدى ، والتكامل الرأسى بين حلقات الصناعة يلعب دورا هاما فى هذا المجال .

الآثار الاقتصادية للبرنامج :

ان استغلال الطاقات القصوى لمعامل التفريخ الحالية ، يعنى بلوغ حجم انتاج ٥١٧٧ مليون بيضة ، بينما توقعات الاستهلاك عام ١٩٩٢ – فى نهاية الخطة الخمسية الثانية – تبلغ حوالى ٥٦٣٩ مليون بيضة ، أى أن البرنامج يحقق نسبة اكتفاء ذاتى حوالى ٨٦.٧ ٪ فى نهاية الخطة الخمسية الثانية ، اذ اعتبر ان انتاج القطاع التقليدى سوف يتلاشى ، فيما عدا جزء محدود للاستهلاك المنزلى من انتاج القطاع التقليـدى .

فاذا كان هذا العجز بين انتاج القطاع التجارى وجملة الاستهلاك حوالى ١٣٪ من الاستهلاك ، أى حوالى ٨٠٣ مليون بيضة فى عام ١٩٩٢ . واذا كان انتاج القطاع التقليدى حاليا (١٩٨٥) حوالى ١١٥٠ مليون بيضة ، أى حوالى ٩٧٧ مليون بيضة كانتاج صاف صالح للاستهلاك البشرى ، فان انخفاضه فى عام ١٩٩٢ الى حوالى ٨٢٪ فى انتاج عام ١٩٩٢ ، يعتبر مقبولا .

ومن جهة أخرى ، اذا تم تنفيذ البرنامج بكل بنوده ، فان حجم الاستثمارات المطلوب لن يتعدى ١٨ مليون جنيه ، على مدى خمس سنوات ، لايجاد قطيع أمهات ، وهذا سيخفض تكاليف انتاج الكتكوت لدجاج البيض ، علاوة على أن تنفيذ البرنامج له آثار غير مباشرة على تحسين الكفاءة الغذائية بنسبة ١٧٪ وهذا بدوره يخفض تكاليف الانتاج . وذلك كله يعمل على رفع قيمة الميزة النسبية ، ويؤدى الى استقرار الأسعار .

جدول(١)

تطور انتاج واستهلاك لحوم الدواجن

السنة	الانتاج المحلى بالالف طن	الواردات بالالف طن	جملة الاستهلاك بالالف طن	متوسط استهلاك الفرد بالكجم
١٩٨٠	١٣٦	٥٦	١٩٢	٤.٧
١٩٨٥	٣٠٥	٥٤	٢٥٩	٧.٥

جدول(٢)

هيكل عرض لحوم الدواجن فى عام ١٩٨٥

البند	الجملة بالالف طن	متوسط استهلاك الفرد بالكجم	٪ من جملة المعروض
معروض باسعار محددة :			
الشركة العامة للدواجن	٣٠	٠.٦٣	٨.٣
الواردات	٥٤	١.١٣	١٥.٠
الجملة	٨٤	١.٧٦	٢٣.٣
معروض بسعر حر :			
بدارى اللحم	٢٥٥	٥.٣٤	٧١.٠
قطاع ريفى منزلى	٣٠	٠.٤٣	٥.٧
الجملة	٢٧٥	٥.٧٦	٧٦.٧
الاجمالى	٢٥٩	٧.٥٢	١٠٠.٠

جدول(٣)

توقعات استهلاك لحوم الدواجن فى مصر حتى عام ٢٠٠٠

السنة	جملة الاستهلاك بالالف طن	جملة عدد السكان بالمليون	متوسط استهلاك الفرد كجم
١٩٨٥	٣٥٩	٤٧.٧٧٩	٧.٥٢
١٩٩٠	٤٩٤	٥٤.٥٨٧	٩.٠٥
١٩٩٥	٦٨٠	٦٢.٣٦٥	١٠.٩٠
٢٠٠٠	٩٣٦	٧١.٢٥١	١٣.١٤

جدول (٤)

طاقات معامل التفريخ الحالية والمستقبلية بالمليون

المصدر	الوضع الراهن	توسعات ١٩٨٧	توقعات عام ١٩٩٢	الجملة
الشركة العامة للدواجن	١٢٨	٥٠	٥٠	٢٣٨
القطاع الخاص	٢٠٢	١٣	١١٦	٣٣٠
الجملة	٣٤٠	٦٣	١٦٦	٥٦٨

جدول(٥)

الاستثمارات المطلوبة للبرنامج بالمليون جنيه (البديل الثانى)

(الاستغلال الكامل للطاقات الانتاجية بجميع مراحل الصناعة بنهاية الخطة الخمسية الثانية)

السنة	محطات أمهات	معامل تفريخ	عنابر تسمين	مجازر آلية	الجملة
١٩٨٥	—	—	—		
١٩٨٧	٢٧.٢٥	—	—	٢٠	٤٧.٢٥
١٩٨٨	٢٧.٣٠	—	—	٢٥	٥٢.٣٠
١٩٨٩	٢٧٣٠	—	٣٦	٣٠	٩٣.٣٠
١٩٩٠	٢٧.٣٠	—	٦٠	٣٠	١١٧.٣٠
١٩٩١	٢٧.٣٠٠	—	٦٤	٣٥	١٢٦.٣٠
١٩٩٢	٢٧.٣٠	—	٨٠	٣٥	١٤٢.٣٠
الجملة	١٦٣.٧٥	—	٢٤٠	١٧٥	٥٧٨.٧٥

جدول(٦)

توقعات استهلاك البيض فى مصر حتى عام ٢٠٠٠

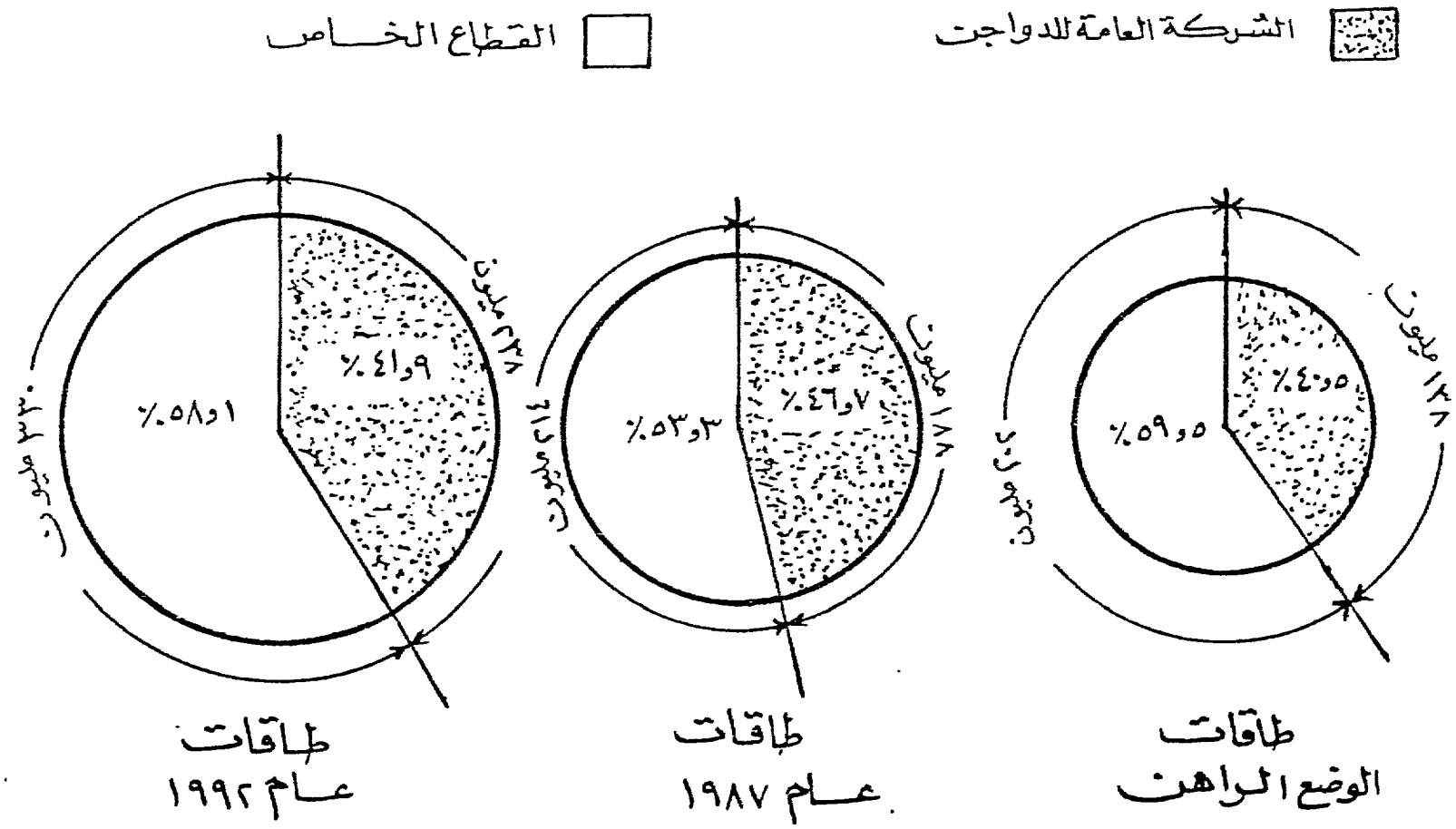
السنة	عدد السكان	جمله الاستهـــلاك		متوسط استهلاك الفرد	
	بالمليون	بالالف طن	بالمليون بيضة	بالكيلو جرام	عدد (بيضة)
١٩٨٥	٤٧.٧٧٩	١٩٩	٣٩٨٠	٤.٢	٨٣
١٩٨٦	٤٩.٠٦٩	٢١١	٤٢٢٠	٤.٣	٨٦
١٩٨٧	٥٠.٣٩٣	٢٢٣	٤٤٦٠	٤.٤	٨٨
١٩٨٨	٥١.٧٥٤	٢٣٧	٤٧٤٠	٤.٥	٩١
١٩٨٩	٥٣.١٥١	٢٥١	٥٠٢٠	٤.٧	٩٤
١٩٩٠	٥٤.٥٨٧	٢٦٦	٥٣٢٠	٥.٥	٩٧
١٩٩١	٥٦.٠٦١	٢٨٢	٥٦٣٩	٥.٥	١٠١
١٩٩٢	٥٧.٥٧٤	٢٩٩	٥٩٨٠	٥.٢	١٠٤
١٩٩٣	٥٩.١٢٩	٣١٧	٦٣٤٠	٥.٣	١٠٧
١٩٩٤	٦٠.٧٢٥	٣٣٦	٦٧٢٠	٥.٥	١.١
١٩٩٥	٦٢.٢٦٥	٣٥٦	٧١٢٠	٥.٧	١١٤
١٩٩٦	٦٤.٤٩	٣٧٨	٧٥٦٠	٥.٩	١١٨
١٩٩٧	٦٥.٧٧٨	٤٠٠	٨٠٠٠	٦.١	١٢٢
١٩٩٨	٦٧.٥٥٤	٤٣٤	٨٤٨٠	٦.٣	١٢٦
١٩٩٩	٦٩.٣٧٨	٤٥٠	٩٠٠٠	٦.٥	١٣٠
٢٠٠٠	٧١.٢٥١	٤٧٧	٩٥٤٠	٦.٧	١٣٤

اللحوم الحمراء والماشية

تتميز مصر بميزة نسبية فى انتاج المنتجات الحيوانية بمعيار التكاليف الاقتصادية لوحدة البروتين الحيوانى . ويوضح البيان التالى الارقام القياسية لتلك التكاليف وترتيب المنتجات وفقا لذلك . وهذه المؤشرات تصلح كدليل قياسى لتوزيع الموارد المحدودة على الأنشطة المختلفة مثل : الأعلاف والاستثمارات .

	اسماك	لبن جاموسى تقليدى	لبن فريزيان تجارى	لحوم دواجن تقليدى	لبن بقرى تجارى	لبن جاموسى	اللحوم الحمراء
الرقم القياسى للتكاليف	٩٥	١٠٠	١٠٩	١٣٩	١٥٣	١٨٩	٢٣٦
الترتيـــب	(١)	(٢)	(٣)	(٤)	(٥)	(٦)	(٧)

طاقات معامل التفريخ الحالية والمستقبلية للشركة العامة للدواجن والقطاع الخاص "بالمليون"



جدول(٧)

تحقيق الاستغلال الكامل للطاقات الانتاجية بجميع مراحل الصناعات بنهاية الخطة الخمسية الثانية

المدة	(١) عدد السكان بالمليون	(٢) انتاج بدارى التسمين بالالف طن	(٣) انتاج بدارى التسمين بالالف طن	(٤) انتاج ريفى منزلى بالالف طن	الواردات أو العجز على الانتاج مواجهة الطلب بالالف طن	الاكتفاء الذاتى	استهلاك الفرد بالكيلو جرام	
							الكلى المتوقع	من الانتاج المحلى
١٩٨٥	٤٧.٧٧٩	٣٥٩	٣٨٥	٢٠	٥٤	٨٥,٠	٧,٥	٦,٤
١٩٨٧	٥٠,٣٩٣	٤٠٨	٣٦٨	١٤	٤٠	٩٠,٠	٨,١	٧,٣
١٩٨٨	٥١,٧٥٤	٤٣٥	٤٠٧	١١	٢٨	٩٣,٠	٨,٤	٧,٩
١٩٨٩	٥٣,١٥٢	٤٦٤	٤٣٨	٨	٢٦	٩٤,٠	٨,٧	٨,٢
١٩٩٠	٥١,٥٨٧	١٩١	٤٦٨	٥	٢٦	٩٥	٩,٠	٨,٦
١٩٩١	٥٦,٠٦١			٠	٢٧	٩٥	٩,٤	٨,٩
١٩٩٢	٥٧,٥٧٤				٢١	٩٦	٩,٧	٩,٤

أسس التقديرات

١) معدل نمو السكان ٢,٧٪ سنويا

٢) توقعات نمو الاستهلاك بمبلغ ٦,٦٪ سنويا منها ٢,٩٪ دخل الفرد ٢,٧٠٪ زيادة فى السكان ، علما بأن زيادة دخل الفرد الحقيقى يمثل معدل الفرد من الناتج المحلى فى الخطة الخمسية ٨٧-١٩٩٢

٣) انتاج البرنامج من منسوجات البدارى

٤) متوقع انخفاض الانتاج الريفى المنزلى حتى يتلاشى فى عام ١٩٩٢

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

١) انتاج اللحوم الحمراء :

يتزايد انتاج اللحوم الحمراء فى مصر سنويا بنحو ٥٠٥ ألف طن ، وتلك الزيادة تعادل حوالى ١٠٧٤ ٪ من المتوسط السنوى للانتاج والذى بلغ نحو ٣١٨٠٧ الف طن خلال الفترة ٧١ – ١٩٨٤.

ويعتبر معدل الزيادة السنوى فى الانتاج منخفضا ، اذا قورن بمعدل الاستهلاك السنوى لنفس الفترة ، والبالغ نحو ٤٠٦ ٪ .

ومع ذلك فان عرض اللحوم الحمراء من الانتاج المحلى ، يمكن أن يتقلب بين الزيادة والنقص ، ولا يكون اتجاها متزايدا باستمرار

انماط الانتاج المحلى :

يعتبر نمط الكندوز (العجول المسمنة) هو النمط الاكثر أهمية فى انتاج اللحوم الحمراء المحلية ، يليه نمط الابقار والجاموس كبير السن . والنمط الشائع وهو العجول المسمنة أعلى نوعية للحوم الحمراء وأعلاها تكلفة للانتاج وأيضا أعلاها سعرا للمستهلك . وزيادة الطلب على هذا النمط ترجع الى ذوق المستهلك ، وتوفر القوة الشرائية الناتجة عن زيادة الدخول وسوء توزيعها ، والى تشجيع سياسات الدولة لانتاج هذا النمط حيث يقدم معظم العلف المركز المدعم ، وتعطى معظم القروض لهذا النمط الانتاجى .

والمعلوم أن المزارع الصغير هو المنتج للعجول المعدة للتسمين ، ولذلك فإن عرض تلك العجول محدود بعدد الحيوانات التى تقدمها المزارع الصغيرة . ويقوم المسمنون بشراء العجول المعدة للتسمين إما من الأسواق مباشرة أو من خلال وسطاء ، ثم يحصلون من الدولة على علف مدعم السعر وعلى قروض ميسرة ذات فائدة منخفضة لأغراض التسمين . وقد أدت زيادة الطلب على نمط العجول المسمنة إلى دخول مزيد من هؤلاء المنتجين الوسطاء فى هذه الصناعة ، علاوة على دخول شركات الاستثمار والأمن الغذائى والمحليات فى هذه السوق ، بانشاء مزارع تسمين تعمل على شراء العجول من السوق وتسمينها ، وكل ذلك قد ساهم فى زيادة الطلب على العجول المعدة للتسمين فزاد سعرها بدرجة كبيرة . فقد كان سعر الكيلو جرام الحى من هذه العجول نحو ٣٤٠٥ قرش فى عام ١٩٦٧ ، فأصبح حوالى ٢٠٥ جنيه فى عام ١٩٨٤ .

الأعلاف :

يعتبر أهم مكونات علف الحيوان فى مصر البرسيم المصرى كمحصول شتوى ، والعلف المركز ، والأتبان . ويتنافس البرسيم على المساحة مع القطن ، وكذا مع القمح باعتباره محصولا شتويا . وقد زادت مساحة البرسيم المستديم من ١٠٢ مليون فدان عام ١٩٦٠ الى ١ر٨ مليون فدان فى عام ١٩٨٢ ، وهى زيادة كبيرة اذا ما قورنت بالزيادة التى طرأت على جملة المساحة المنزرعة خلال نفس الفترة ، والمقدرة بنحو ٢٠٠ الف فدان فقط . وكما توجد زيادة فى الطلب على البرسيم ، يوجد طلب على الاتبان يزيد عن عرضها ، مما جعل سعر تبن القمح فى الصيف يزيد عن سعر الحبوب ، بل إن دراسة اقتصادية قياسية سابقة اثبتت ان انتاج التبن هو العامل المؤثر معنويا فى كمية اللحوم الحمراء من العجول المسمنة من بين باقى مواد العلف الرئيسية .

أما بالنسبة للعلف المركز ، فقد أمكن زيادة مخلوط العلف المركز الذى تشرف الدولة على انتاجه وتوزيعه بأسعار مدعمة ، وذلك عن طريق خفض نسبة كسب بذرة القطن الى ٢٥ ٪ وزيادة نسبة النخالة ورجيع الكون الى ٣٠ ٪ والذرة الصفراء المستوردة الى ٢٢ ٪ ، ولكن زيادة انتاج مخلوط العلف المركز عن ١٠٥ مليون طن اصبح امرا غير مؤكد ، حيث يتحدد انتاج كسب بذرة القطن بمساحة زراعة القطن ، كما يتحدد انتاج النخالة ورجيع الكون بمساحة زراعة الحبوب المنتجة لها . علاوة على ذلك ، فمن المتوقع ان يزيد استيراد الذرة الصفراء – لاحتياجات الحيوانات والدواجن وللاستهلاك البشرى – على ٣٠٥ مليون طن اذا تم التشغيل الكامل لطاقات انتاج الدواجن واللحوم الحمراء .

ويعتبر مخلوط العلف المركز هو أهم المدخلات المدعمة السعر التى تقدم لمنتجى اللحوم الحمراء . وعلى الرغم من انخفاض السعرالمدعم

للعلف ، حيث بلغ نحو ١٧ ٪ من سعر الظل فى عام ١٩٧٠ ، كما لم يزد عن حوالى ٢٩ ٪ من هذا السعر فى الفترة ٧٠ / ١٩٨٢ – إلا أنه يبدو ان تقديم علف رخيص لم يؤد الى زيادة انتاج اللحوم بالدرجة المرجوة . فقد زادت تكاليف دعم العلف المركز لكل طن من اللحوم الحمراء من حوالى ٦٩ جنيه فى عام ١٩٧٠ الى نحو ٤٠٩ جنيه فى عام ١٩٨٢ ، ومع ذلك فقد كانت هناك استجابة بطيئة لنمو الانتاج نتيجة هذا الدعم ، وترجع تلك الاستجابة البطيئة الى وجود خلل هيكلى فى نظام الانتاج الحيوانى وسياسات التسويق وانتاج العلف وتسويقه .

وأحد اهم الأسباب الهيكلية هو انخفاض الكفاءة الانتاجية للحيوانات المحلية ، كما توجد غالبية القطعان فى مزارع صغيرة تقليدية متعددة الأغراض .

واقبال الوسطاء على شراء العجول وتسمينها ، لا يستند الى الاسس الاقتصادية التى تحكم سوق العرض والطلب ، اذ أن كفاءة تحويل العلف وعائده الاقتصادى لا يشجع على انتاج اللحوم الحمراء ، ولكن دخول الوسطاء الى صناعة تسمين العجول يرجع إلى اعتمادهم على الحصول على علف مدعم من الدولة ، وارتفاع أسعار الكندوز فى السوق . ومن الملاحظ ان كفاءة تحويل العلف وعائده الاقتصادى فى نمط انتاج اللحوم الحمراء هو أقل الأغراض من حيث الميزة النسبية ، بل ان انتاج اللبن يأتى فى مقدمة هذه الأنماط . ولكن فى ظل الأسعار المدعمة للعلف ، والأسعار الجارية للمنتجات ، والسياسة الحالية للتوزيع ، التى تحرم المزارع التقليدى صاحب غالبية الثروة الحيوانية من العلف المركز – نجد أن انتاج اللبن من القطعان « الزرابة » الجاموسى حول المدن الكبرى ، تعطى أعلى صافى عائد لطن العلف المركز لكل جنيه منفق على العلف (وهو ٥.٥ جنيه) ، مما شجع هؤلاء المنتجين على استخدام الخبز للعلف (ويقدر ما يستخدم لهذا الغرض بنحو نصف مليون طن قمح سنويا) ، بل يقدمون لحيواناتهم ضعف احتياجاتها الغذائية . ويعد انتاج اللبن من القطعان « الزرابة» الجاموسى ، يأتى غرض التسمين على علائق جافة ، ونجد أن من يقومون بهذا النشاط هم مجرد وسطاء يضاربون على سعر العجل المعد للتسمين الذى ينتجه المزارع الصغير التقليدى ، ويستغلون دعم سعر العلف المركز وارتفاع أسعار المنتجات النهائية نتيجة زيادة الطلب عليها ، ويحققون بذلك هوامش ربحية مرتفعة ، لا تعكس الكفاءة الانتاجية الحقيقية أو الخدمات التسويقية التى يقدمونها .

والدليل على وجود اختلالات سعرية نتيجة هذه السياسات ، أن صافى العائد الجنيه المنفق على العلف المركز بالأسعار العالمية يحقق خسارة للاقتصاد القومى من قطعان « الزرابة » (وهى القطعان التجارية لانتاج اللبن الجاموسى) . كما ان قطعان الفريزيان والتسمين تحقق عائدا ضعيفا ، بينما نجد أن انتاج اللبن من الجاموس فى المزارع التقليدية هو أفضل الأنماط لاستغلال هذه المدخلات ، غير أن هذه المزارع التقليدية مستبعدة من أولويات توزيع العلف فى ظل السياسات الحالية .

٢) الطلب على اللحوم الحمراء :

ارتفعت اسعار اللحوم الحمراء الطازجة بمعدل ١٦ ٪ سنويا خلال الفترة ٧٠ – ١٩٨٢ ، وكان هذا المعدل أعلى من معدل التضخم الذى بلغ ١٠ ٪ سنويا خلال نفس الفترة (مقاسا كمعدل لنمو الرقم القياسى لنفقات المعيشة) . وقد حدثت تلك الزيادة فى أسعار اللحوم الحمراء على الرغم من زيادة الواردات منها ، والتى بلغت ٢٠.٥٪ سنويا خلال نفس الفترة .

وبالرغم من أن اللحوم المستوردة تباع بأسعار منخفضة مدعمة تقل كثيرا عن أسعار اللحوم المحلية الطازجة – فان اللحوم المستوردة لم تساهم باكثر من ١٣ ٪ من جملة الاستهلاك فى المتوسط حتى عام ١٩٧٩ . ورغم زيادة أهميتها النسبية خلال الثمانينات حيث أصبحت تمثل نحو ٢٦ – ٣٠ ٪ من جملة الاستهلاك ، الا أن معدلات نمو الطلب تزيد كثيرا عن معدلات نمو العرض ، أى أن معدل نمو الاستهلاك لا يعبر عن معدل نمو الطلب الفعال على اللحوم الحمراء .

ويتكون معدل نمو الطلب الفعال ، بفرض ثبات الأسعار ، من معدل نمو السكان ، مضافا اليه معدل نمو طلب الفرد على اللحوم الحمراء

نتيجة زيادة الدخل الفردى الحقيقى .

ويمكن حساب معدل نمو الطلب ، بضرب معدل النمو الحقيقى فى الدخل الفردى فى مرونة الطلب الدخلية على اللحوم الحمراء ، وهى التى تعبر عن استجابة طلب الفرد من اللحوم لزيادة دخله .

اما بالنسبة لمعدل نمو السكان ، فقد تم تقديره بنحو ٢.٧ ٪ سنويا ، وهناك ما يشير الى ارتفاعه الى نحو ٣ ٪ .

وبالنسبة لمعدل نمو الدخل الفردى الحقيقى ، فيمكن حسابه عن طريق ما حققته خطة التنمية الأخيرة ٨٢ – ١٩٨٧ حتى الآن . فقد بلغ معدل نمو الناتج المحلى الاجمالى ٦.٧ ٪ سنويا . وبطرح معدل النمو السنوى السكان من هذا المعدل ، فان معدل نمو الدخل الفردى الحقيقى يقدر بنحو ٣.٩ ٪ سنويا .

أما المرونة الدخلية للطلب على اللحوم الحمراء ، فقد حسبت من بيانات بحوث ميزانية الأسرة فى مصر للسنوات ٦٤/١٩٦٥ ، ١٩٧٤ / ١٩٧٥، ٨١/١٩٨٢ . ويتبين من هذه التقديرات ، ان زيادة الدخل الفردى بمقدار ١ ٪ يؤدى الى زيادة الاستهلاك الفردى من اللحوم الحمراء بنحو ١ ٪ .

وعلى ذلك ، فان معدل نمو الطلب الفعال على اللحوم الحمراء المحلية الطازجة يقدر بحوالى ٦.٧ ٪ سنويا (٢.٧ ٪ معدل نمو السكان + ٣.٩ ٪ معدل نمو الدخل الحقيقى للفرد × ١) مرونة الطلب الدخلية للحوم الحمراء .

وبالنظر للمتغيرات الاقتصادية الدولية فى عامى ٨٥ و ١٩٨٦ والتى تشير الى انخفاض ايرادات البترول والسياحة وقناة السويس ، وتحجيم القروض الخارجية وخفض حجم الاستثمارات ، وما يترتب على ذلك من ضغط الانفاق الاستهلاكى – فقد قدر بديل آخر كحد أدنى لنمو الطلب على اللحم ، يتضمن معدل نمو حقيقى فى دخل الفرد حوالى ٢٪ سنويا فقط ، وهذا يؤدى الى توقع متوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء فى نهاية الخطة الخمسية الثانية ما بين ١٤.٢ كجم كحد أدنى و١٤.٩ كيلو جرام كحد أعلى .

ولكن الطلب على اللحوم الحمراء يتأثر ايضا بأسعار اللحوم الحمراء المحلية والمستوردة ، وأسعار السلع البديلة ، بالاضافة الى اثر الدخل .

٣) تحليل الكفاءة التسويقية للحوم الحمراء :

تستهدف الدولة العمل على استقرار اسعار اللحوم الحمراء وتنتهج فى سبيل ذلك عدة سياسات سعرية وتمويلية . وتجدر الاشارة الى أن جانبا كبيرا من ارتفاع أسعار اللحوم يرجع الى التضخم .

وتتناول الدراسة – فى هذا الجزء – تحليل الهوامش التسويقية لمراحل السوق المختلفة (المنتج – الجملة – التجزئة) فى ظل سياسة دعم أسعار العلف المركز وتقديم قروض ميسرة بسعر فائدة منخفض (حوالى نصف سعر الفائدة السائد فى السوق) .

ويعتمد التحليل على نشاط انتاج وتسويق العجول الكندوز باعتباره النمط الشائع والأغلب فى الانتاج المحلى من اللحوم البقرى والجاموسى فهو أهم نمط فى جملة انتاج اللحوم الحمراء ، حيث لا تقل نسبته عن ٥٠ ٪ من جملة انتاج اللحوم الحمراء عموما ، وأكثر من ٧٠ ٪ من لحوم الأبقار والجاموس .

سوق المنتج :

تشترى العجول عادة من أسواق الماشية المتخصصة ، ويمثل المزارعون التقليديون فيها العارضين الرئيسيين للعجول المعدة للتسمين ، والنمط الشائع حتى الآن هو العجول البقرى من الماشية المحلية . وعادة ما تشترى العجول من هذه الأسواق بهدف التسمين على علائق جافة سواء فى القطاع العام أو القطاع الخاص . وتقدم الدولة للمسمن العلف المدعم الذى كان سعره حوالى ٣٧.٥ جنيه للطن عام ١٩٨٢ ، بينما كان سعره العالمى حوالى ١٢٠ جنيه ، كما تقدم قروضا بفائدة منخفضة قدرها حوالى ٧ – ٨ ٪ سنويا ، بينما كان سعر الفائدة فى السوق حوالى ١٢ – ١٥ ٪ فى عام ١٩٨٢ ، وفى ذلك العام بلغ سعر التعادل (السعر المعادل لتكلفة انتاج كيلو جرام حى) ١.١٤ جنيه ، بينما كان متوسط السعر السائد فى السوق حوالى ١.٣٧ جنيه ، أى أن المنتج كان يحصل على هامش ربحى مقداره حوالى ٢٠ ٪ من تكاليف الانتاج .

ومن الواضح ان سعر العجل المعد للتسمين هو العنصر الاساسى فى ارتفاع تكاليف الانتاج ، ومن ثم زيادة الاسعار فى مراحل السوق التالية للمحافظة على هامش ربحى مناسب . ففى عام ١٩٨٤ ارتفع

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

سعر شراء الكيلو جرام حى من العجول المعدة للتسمين الى حوالى ٢.٥ جنيه ، أى أن سعر التعادل لبيع العجل المسمن لا يقل عن ١.٧ جنيه للكيلو جرام الحى . والمحافظة على هامش ربحى ٢٠ ٪ ، لا يقل سعر بيع الكيلو جـرام الحى عن ٢.٠٤ جنيه .

ويستنتج من ذلك ان أى تدخل لفرض سعر جبرى على مستوى المنتج يعتبر غير مجد ، نظرا لأن المحدد الأساسى لتكاليف الانتاج هو حجم العرض من العجول المعدة للتسمين ، وسوق تلك العجول بعيد عن أى سياسات اقتصادية أو تدخلات حكومية .

ونظرا لعدم وجود سلالات لحم متخصصة ، فان انتاج اللحم من الماشية هو أحد نواتج حيوانات اللبن . كما أنه فى كثير من الاحيان – خاصة فى مشروعات التسمين ومنها مشروعات الشركات الزراعية – تبدأ عملية التسمين بعجول مشتراة بدلا من انتاجها فى المزرعة ، مما يرفع التكلفة منذ البداية ، علاوة على أن السلالات المحلية ليست معدة للتسمين اصلا ، فهى حيوانات بطيئة النمو منخفضة الكفاءة التمويليـة . وربما يمكن تغيير الصورة الحالية لاقتصاديات التسمين ، اذا استعملت حيوانات اكثر كفاءة وأسرع نموا كالحيوانات الخليط مثلا .

سوق الجملة :

تعتبر اسعار اللحوم الحمراء فى القاهرة مؤشرا جيدا للأسعار فى باقى مناطق الجمهورية ، اذ تستهلك العاصمة حوالى ٥٠ ٪ من اللحوم المنتجة فى مصر . وهناك نحو ١٢– ١٥ تاجر جملة يتحكمون فى سوق الماشية بالقاهرة ، وقد قرر تجار الجملة فى استطلاع ميدانى أنهم لابد أن يحصلوا على هامش ربح قدره ١٠ ٪ على الاقل ، ويساعدهم على تحقيق ذلك مركزهم الاحتكارى . فاذا كان سعر بيع المنتج على باب المزرعة لا يقل عن ٢.٠٤ جنيه للكيلو جرام الحى فى عام ١٩٨٤ فإن سعر بيع تاجر الجملة فى نفس السنة هو ٣.٦٤ جنيه للكيلو جرام من الذبيحة لتاجر التجزئة (الجزار) ، وذلك بعد خصم العائد غير المباشر للمنتجات الثانوية .

سوق التجزئة :

يتحكم القصاب فى التمييز السعرى لأجزاء الذبيحة ، ولديه الفرصة للخلط لضمان هامش ربحى مناسب له .

وبصفة عامة ، يبلغ سعر التعادل للذبيحة ككل على مستوى القصاب بعد خصم قيمة المنتجات الثانوية من تكاليف هذه المرحلة – حوالى ٤.٤٤ جنيه للكيلو جرام . وباستطلاع رأى مجموعة من الجزارين تبين أنهم يحددون لأنفسهم هامشا ربحيا قدره ١٥ ٪ على الأقل ، وذلك يجعل سعر البيع المرجح لتصفيات الدرجة الأولى والثانية والكبد والكلاوى لايقل عن ٥.١ جنيه للكيلو جرام . ولما كان الأمر متروكا للجزار لخلط القطعيات – كما تخلط العظام الاخرى ودهن التنظيف أحيانا باللحوم المباعة لزيادة ربح الجزار – ونظرا لعدم وجود تصنيف نوعى ثابت ومغلف ومعبأ لقطعيات اللحوم ، فان المستهلك يدفع عادة أسعارا أعلى مقابل الحصول على نوعيات أقل من المفروض ، مما يزيد أعباء النفقات التى يتحملها .

٤) العلاقة بين أسعار اللحوم وأسعار المنتجات الثانوية :

يتناول هذا الجزء من الدراسة أثر السياسات السعرية على أسعار المنتجات الثانوية بعد الذبح (الأسقاط الصالحة للأكل ، والجلود) .

أسعار الأسقاط الصالحة للأكل :

جرى العرف على أن يتم تقدير متوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء ، مع اغفال كمية الأسقاط الصالحة للأكل (لحم الرأس ، اللسان ، الكرش ، الأمعاء ، المخ ، الطحال ، الرئتين ، الكوارع) رغم أنها تمثل جزءا من العرض والطلب على اللحوم ، وتقوم مقام السلع البديلة للحوم الحمراء بالنسبة للطبقات الفقيرة ، كما أن لها مسالكها التسويقية الخاصة بها . وقد تراوحت نسبتها خلال الفترة ١٩٧٩/٦٥ ما بين ١٣–١٦٪ من جملة استهلاك اللحوم الحمراء .

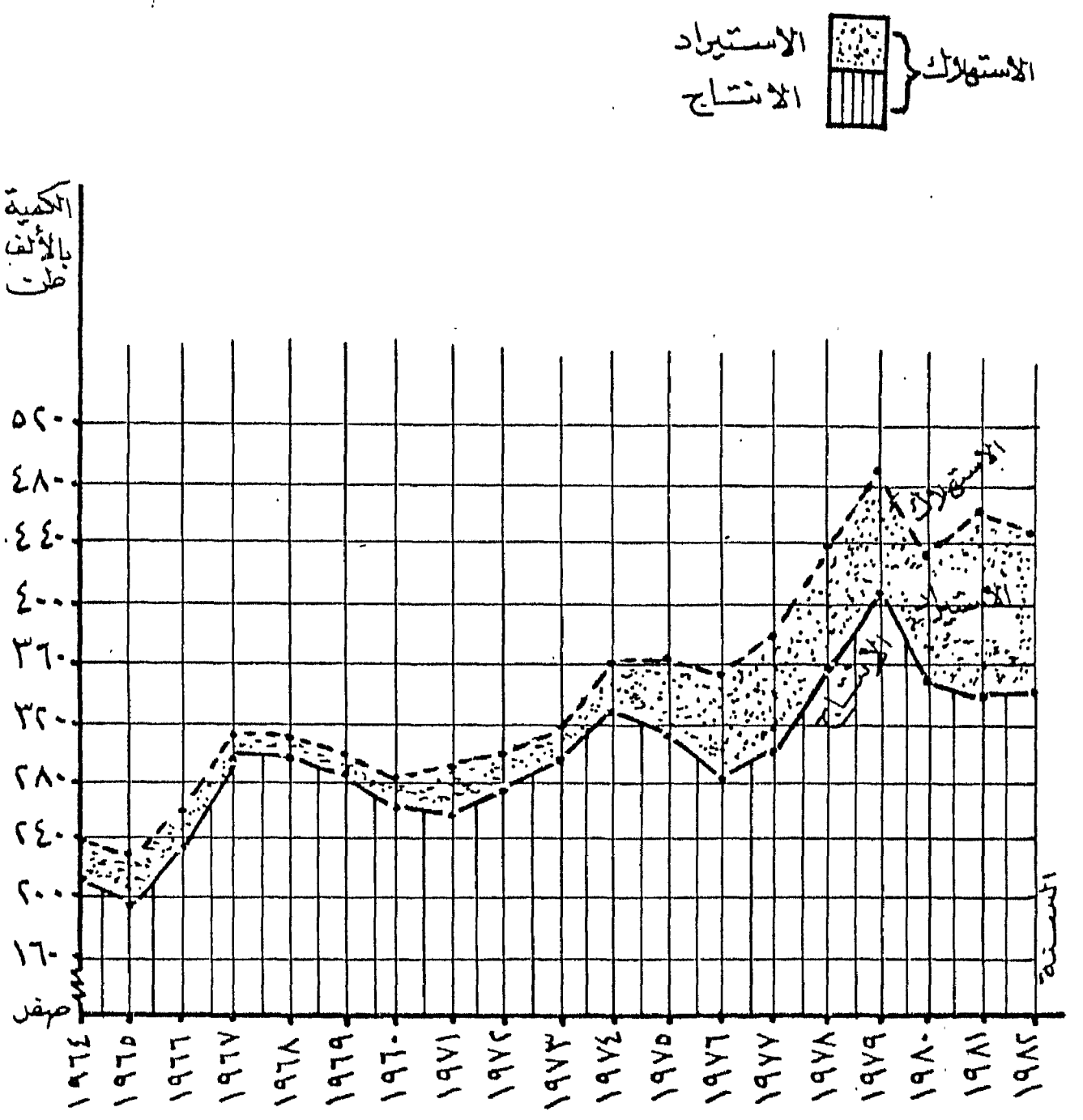
ويلاحظ – بوجه عام – أن تغير أسعار اللحوم الحمراء يؤثر على أسعار المنتجات الثانوية . وقد أمكن الحصول على بيان أسعار هذه المنتجات الثانوية فى الشهور القليلة قبل وبعد فرض السعر الجبرى للحوم الحمراء فى أكتوبر ١٩٨٠ ، ومنه يتضح حدوث تضخم فى أسعار الأسقاط الصالحة للأكل ، بلغ حوالى ٥٦ ٪ سنويا (١٤ ٪ على الأقل كل ربع سنة) ، فى الوقت الذى لم ترتفع فيه أسعار اللحوم الحمراء ذاتها بمعدل أكثر من ١٣.٥ ٪ سنويا لنفس الفترة .

انتاج واستهلاك اللحوم الحمراء فى مصر

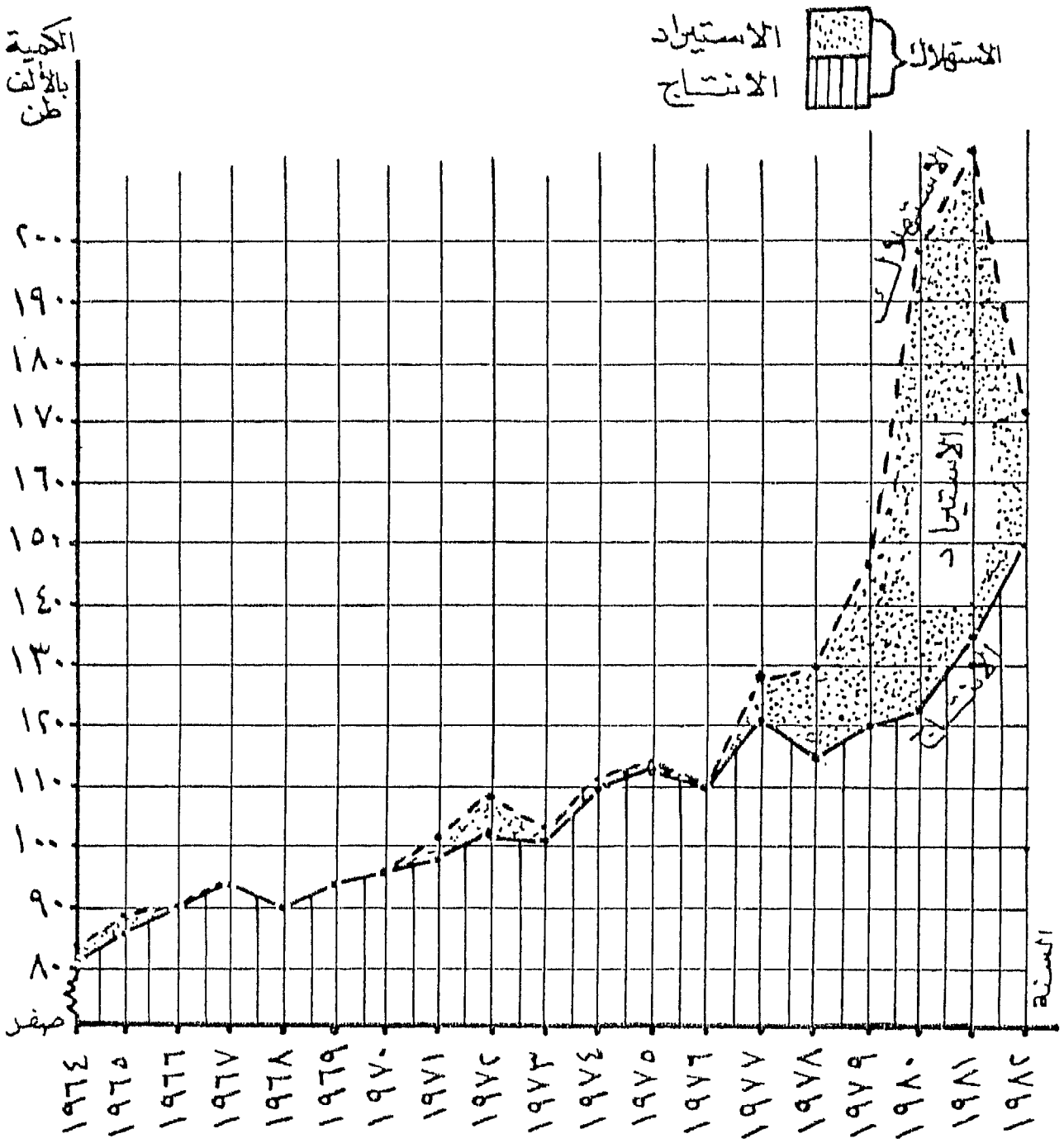
١٩٧٥ – ١٩٨٢

السنه	انتاج اللحوم الحمراء بالالف طن	الواردات بالالف طن	جملة استهلاك الحمراء بالالف طن	المتوسط السنوى لاستهلاك اللحوم بالكيلو جرام
١١٧٠	٢٨٢	١	١٨٩	٨.١
١٩٧١	١٨٧	١٣	٢٠٠	٨.٥
١٩٧٢	١٤١	٩	٢٠٩	٨.٨
١٩٧٣	٩١٩	١٨	٢١٧	٨.٨
١٩٧٤	٢٠١	٩	٣٢٠	٨.٠
١٩٧٥	٢٠٥	١٥	٤٠٧	٨.٧
١٩٧٦	٢١٠	٤٧	٢٠٨	١٢.١
١٩٧٧	٢١٥	٤٣	٣٧٩	٩.٢
١٩٧٨	٢١٢	٥٠	٢٦١	١.٨
١٩٧٩	٢١٩	٢٧	٤١٧	١.٢
١٩٨٠	١٣٦	٨١	٤٩١	١٠.٢
١٩٨١	٢١٢	١٤٩	١٨٥	١١.٥
١٩٨٢	٢١٧	١٢٨	٤٨١	١١.٣
١٩٨٣	٢٠٥	١٩١	٤٩٩	١٠.٨
١٩٨٤	٢٦١	١٢٨		١١.١

تطور انتاج اللحوم الحمراء فى مصر وكمية الاستيراد
خلال أعوام ٦٤ – ١٩٨٢



تطور إنتاج لحوم الدواجن فى مصر وكمية الاستيراد
خلال أعوام ١٩٦٤ – ١٩٨٢

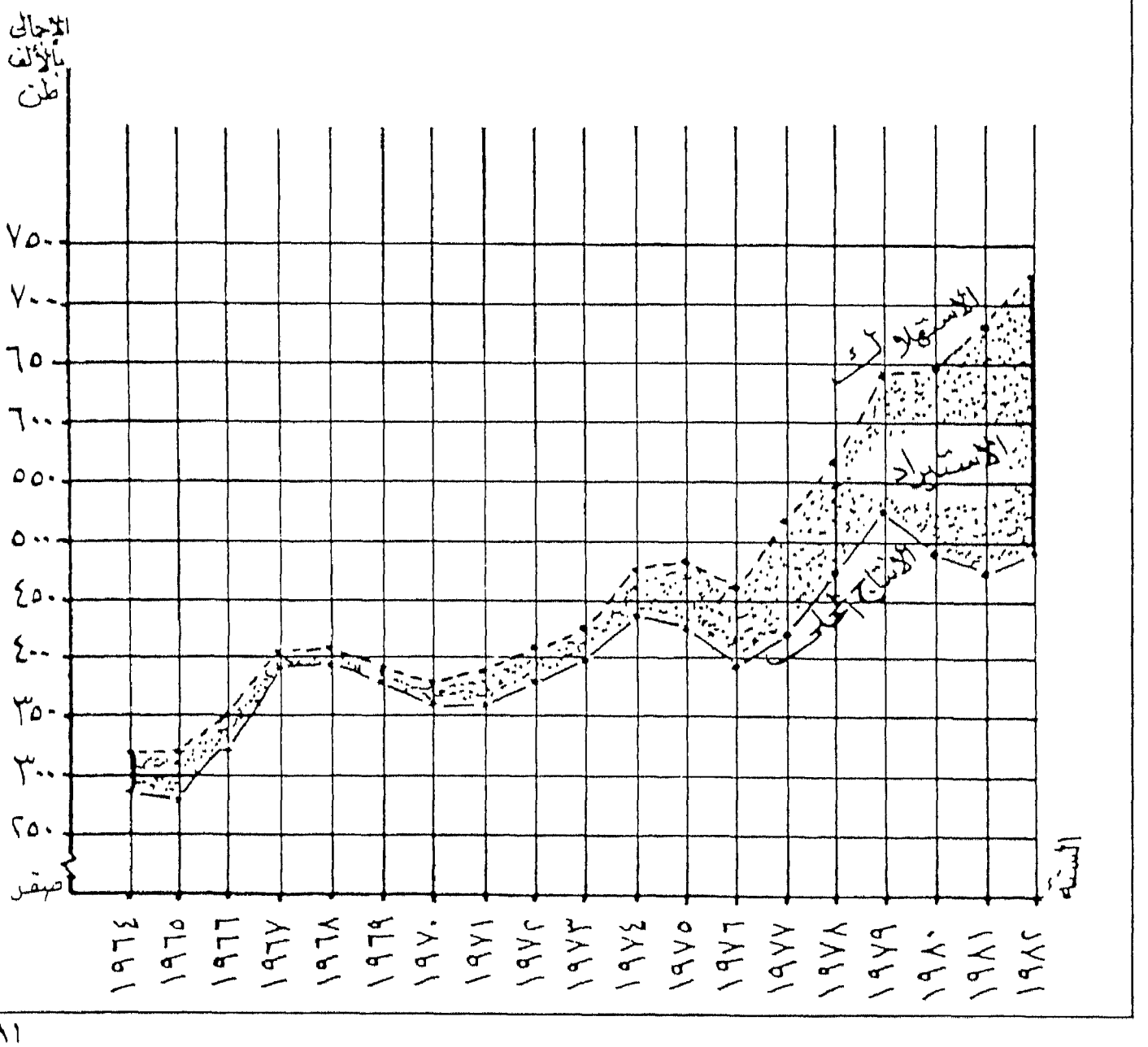


انتاج واردات واستهلاك اللحوم وانواعها
فى مصر في الفترة ١٩٦٤ – ١٩٨٢

السنه	الانتاج المحلى		وارد لحوم			استهلاك اللحوم	الواردات من الاستهلاك
	لحوم حمراء	لحوم دواجن	لحوم حمراء	دواجن	جملة		
١٩٦٤	٢١١.٤٤	٨١	٢٩.٠١	١.٢٨	٣١.٩٩	٣٩٢.٢٣	١.٦٤
١٩٦٥	١٩٩١٩	٨٩	٣٣.٦٤	٣.١١	٣٦.٧٥	٣١١.٨٧	١١.١١
١٩٦٦	١٣٦.٥٣	٩٠	٣٧.٦٢	٠.٤٧	٢٨.٠٩	٣٥١.٦٩	٧.٩٢
١٩٦٧	٩١٩.٧٧	١١	١٧.٤٢	٠.٠٩	١٧٥١	٤٠٤.٣٢	٤.٣٣
١٩٦٨	٣٠١.٨٢	١٠	١٥.١٣	٠.٠٠	١٥.١٢	٤٠٧.٠٠	٣.٧١
١٩٦٩	٢٨٨.٧٥	١١	١٥.٢٣	٠.٠٠	١٥.٢٣	٣٩٧.٩٨	٣.٨٢
١٩٧٠	٩٦٣.٧٥	١٩	٢٣.٢٤	٠.٠٢	٢٣.٨١	٣٨٢.٥٧	٦.٢١
١٩٧١	٢٦٠.٢١	١٨	٣٢.١٠	٣.٥٥	٢٥.٦٥	٣٩٢.٨٩	٩.٠٥
١٩٧٩	١٢٧.٧٠	١٠٣	٢٤.٤٧	٨.٠٧	٣٢.٥٤	٤١٣.٢٥	٧.٠٧
١٩٧٢	٢٠١.٩٣	١٠٢	٢٣.٠٢	٣.٢٧	٢٤.٧٩	٤٩٨,٧٩	٥.٧٨
١٩٧٤	٢٣٦.٤٢	١١٠	٣٠.٣٨	٢.٠٠	٣٢.٢٨	٤٧٨.٨١	٩.٢٩
١٩٧٥	٣١٧.٨٣	١١٣	٠٣.٠٤	٣.٠٩	٥٦.٠٩	٤٨٩.٨٩	١١.٠١
١٩٧٦	٢٨٨.٦٢	١١٠	٦٧.٦١	٠.٥٠	٦٨.١١	٤٧١.٢٣	١٤.٤٤
١٩٧٧	٣٠٣.٥٢	١١١	٨٨.١٩	٧.٤٨	٩٥.٦٧	٥٢٠.١٩	١٨.٣١
١٩٧٨	٣٦١.٧٤	١١٠	٢٩.٠٣	١٥.٠٠	٩٤.٠٣	٥٧٠.٢٧	١٩.٤٩
١٩٧٩	٤١١.٠١	١٢٠	٨٣.٧١	٢٨.٠٠	١١.٣٤	١٤٢.٢٤	١٧.٣٣
١٩٨٠	٣٥٠.١٠	١٢٣	٨٧.٤٠	٧٦.٠٠	١٦٣.٤٠	١٤٢.٣٤	٢٥.٤٤
١٩٨١	٣٤٣.٠٠	١٢٥	١٢٩.٢٠	٨١.٠٠	١٢٠.٢٠	٦٨٨.١٠	٣٠.٥٤
١٩٨٢	٣٤٥.٠٠	١٥٠	١٥٠.٠٠	٢٢.٠٠	١٧٧.٠٠	٦٧٩.٠٠	٣٦.٠٧

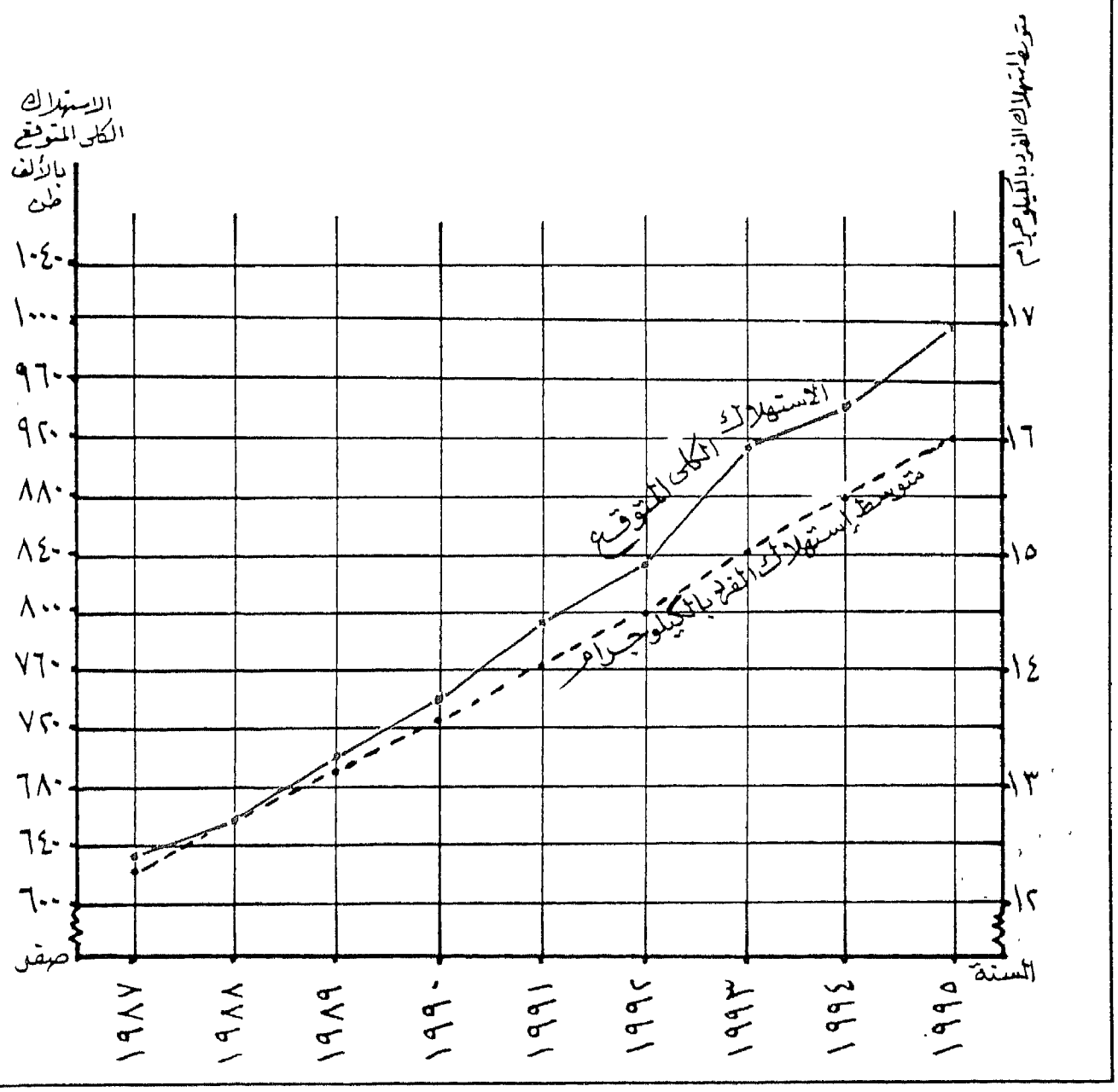
تطور اجمالى الانتاج المحلى وواردات واستهلاك

اللحوم الحمراء والدواجن بمصر خلال ٦٤ – ١٩٨٢



تطور الاستهلاك الكلى من اللحوم الحمراء واستهلاك الفرد

بالكيلو جرام خلال الفترة من ٨٧ – ١٩٩٥



توقعات الطلب الفعال على اللحوم الحمراء فى الفترة
من ١٩٨٧ – ١٩٩٢

السنه	عدد السكان بالمليون	الحد الأعلى للتقدير (معدل نمو الدخل الحقيقى للفرد ٢.٩٪)		الحد الأدنى للتقدير (معدل نمو الدخل الحقيقى للفرد ٢٪)	
	معدل زيادة ٢٧٪	الاستهلاك الفعلى بالألف طن	استهلاك الفرد بالكجم	الاستهلاك الفعلى بالألف طن	استهلاك الفرد بالكيلو جرام
١٩٨٧	٥٠.٤٠٤	٦٢١	١٢.٢٢	٦٢١	١٢.٢٢
١٩٨٨	٥١.٧٦٥	٦٦٢	١٢.٧٩	٦٥٦	١٢.٦٧
١٩٨٩	٥٢.١٦٢	٧٠٦	١٣.٢٨	٦٩٤	١٢.٠٥
١٩٩٠	٥٤.٥٩٨	٧٥٣	١٣.٧٩	٧٣٢	١٢.٤٢
١٩٩١	٥٦.٠٧٢	٨٠٣	١٤.٣٢	٧٧٥	١٣.٨٢
١٩٩٢	٥٧.٥٨٦	٨٥٦	١٤.٨٦	٨١٩	١٤.٢٢
١٩٩٣	٥٩.١٤١	٩١٢	١٥.٤٢	٨٩٩	١٤.٦٤
١٩٩٤	٦٠.٧٢٨	٩٧٢	١٦.٠٠	٥١٥	١٥.٠٦
١٩٩٥	٦٢.٢٧٧	١٠٣٦	١٦.٦١	٩٩٧	١٥.٥٠

التكاليف الاقتصادية لانتاج وحدة البروتين الحيوانى من المنتجات الحيوانية
باسعار باب المزرعة ١٩٨٤

السلعة	البروتين	صافى تكاليف انتاج الطن بالجنيه		تكاليف انتاج معادل جرام بروتين	
		بالاسعار الجارية	بالاسعار الجارية	بالاسعار الجارية	باسعار الظل
اسماك (مزارع سمكية)	٨.٨٠	٥٧٠.٤٠	٦٩٠.١٠	٠.٦٤٨	٠.٧٨٤
لحوم حمراء محلية (تقدير)	١٨.٨٠	٢٩١١.٢٨	٣٦٧٦.٤٠	١.٥٤٨	١.٩٥٦
لحوم بدارى	١٦.٦٠	١١٩٨.٤٠	١٤٤٤.٨٠	٠.٩٥١	١.١٤٧
الالبان ٤٪ طن					
ابقار فريزيان	٣.٩٠	٢٤٥.٠٠	٣٥١.٦٨	٠.٦٢٨	٠.٩٠٢
جاموس تجارى	٢.٣٦	٢٨٩.٥٢	٣٦٨.٤٨	١.٢١١	١.٥٤١
جاموس تقليدى	٦.٥٣	١٢٤.٧٤	٣٠٩.٣٠	٠.٤٩٣	٠.٨٢٧
ابقار بلدية	٣.٤٨	٢٩١.٦٢	٤٣٩.٠٤	٠.٨٣٨	١.٢٦٧

(١) نظرا لحساب تكاليف اللبن على اساس معادل ٤٪ طن فقد عدلت نسبة المرونة ايضا لانها سوف تتغير بقيمة علاقة المواد الصلبة فى اللبن

Converted by Tiff Combine - (no stamps are applied by registered version)

أسعار الجلود الخام :

يؤثر سوق اللحوم الحمراء فى سوق الجلود وهى سلعة استراتيجية هامة ، كما تعتبر من أهم المنتجات الثانوية للحيوان الحى .

وقد تميزت حركة اسعار الجلود بسمات خاصة فى الفترة التى توافرت عنها بيانات منذ سبتمبر ١٩٨٠ (وهى الفترة التى فرضت فيها تسعيرة جبرية للحوم الحمراء) فكان معدل ارتفاع اسعار الجلود كبيرا للغاية ، حتى فاق ارتفاع اسعار اللحوم الحمراء والأسقاط الصالحة للأكل ، كما أن السعر فى القطاع العام ارتفع ليقارب مثيله فى القطاع الخاص . وقد أدى ذلك الى ارتفاع اسعار المنتجات الجلدية بدرجة فاقت سعر اللحوم ، لهذا فان حركة أسعار اللحوم تؤدى الى آثار تضخمية كبيرة فى أسعار الجلود .

٥) السياسة الاستيرادية للحوم الحمراء :

تقوم الدولة باستيراد اللحوم الحمراء بأنماطها المختلفة وفى صور متعددة ، منها الحى والذبائح المجمدة والمبردة وقطعيات معينة . وقد زادت معدلات الواردات فى السنوات الأخيرة . وتتولى وزارة التموين توزيع الواردات بأسعار محددة مدعمة تقل كثيرا عن تكلفة استيرادها ، بغرض استقرار اسعار اللحوم الحمراء وتخفيف النفقات المعيشية للطبقات محدودة الدخل . وفيما يلى تحليل لاداء هذه السياسة وأثرها وتقييم جداوها .

تقييم اداء السياسة الاستيرادية للحوم الحمراء :

يقدر معدل الزيادة السنوية فى واردات اللحوم الحمراء بحوالى ٥٦.٥ ألف طن ، أو ما يعادل نحو ٢٠.٥٪ سنويا من متوسط حجم الواردات خلال الفترة ٧١ – ١٩٨٣ ، الا أن هذه الزيادة كانت أعلى من هذا المعدل خلال الفترة ٧٩ – ١٩٨٣ حيث بلغت نحو ٣٠ ٪ فى السنة . ولقد زاد عبء الدعم للغذاء فى مصر من ٤٢٣.٥ مليون جنيه عام ١٩٧٨ الى حوالى ١٦٨٩.٥ مليون جنيه فى عام ١٩٨٢ . وبالنسبة للمنتجات الحيوانية ، فقد زاد عبء الدعم لها (وبصفة اساسية اللحوم الحمراء) من ٩.٤ مليون جنيه فى عام ١٩٧٨ ، الى حوالى ١٤٨.٢ مليون جنيه فى عام ١٩٨٢ .

وقد كان استيراد اللحوم يتم بواسطة القطاع الخاص حتى عام ١٩٥٧ ، وكان اهم الانماط المستوردة هو الحيوانات الحية من السودان والصومال ، ثم تغير الوضع فى الستينات ، وأصبح القطاع العام هو المتحكم فى استيراد اللحوم . وبزيادة حجم الاستيراد ، اتجهت السياسة الاستيرادية الى احلال المذبوحات المجمدة بدلا من الحيوانات الحية ، لأسباب متعددة منها : انخفاض سعر الذبائح نسبيا ، وارتفاع القدرة على السيطرة الصحية عليها مقارنة بالحيوانات الحية ، بالاضافة الى انخفاض تكلفة نقلها لوحدة الوزن ولوحدة المسافة . واصبح النمط السائد هو الذبائح المجمدة .

وفى النصف الثانى من السبعينات ، اصبح للقطاع الخاص حرية استيراد اللحوم الحمراء والبيضاء معا .

هذا وقد تم اجراء مقارنة تكاليف انتاج اللحوم الحمراء المنتجة محليا بتكاليف استيرادها للتعرف على مدى توافر الميزة النسبية لانتاج اللحوم الحمراء فى مصر .

وقد اسفرت المقارنة عن أن تكاليف انتاج اللحوم الحمراء محليا أعلى بكثير من تكاليف استيرادها ، وأن الذبائح « البقرى » من أرخص انواع اللحوم المستوردة ، يليها القطعيات المشفاة المعبأة ، أما اعلاها تكلفة فهى العجول الأجنبية المستوردة للتسمين محليا . وتجدر الاشارة الى أن المستهلك المصرى يفضل اللحوم المحلية اعتقادا منه بأنها أفضل فى الجودة ، أو لأنه لا يطمئن حاليا الى سلامة اللحوم المستوردة .

كما يتضح ان استيراد العجول الثقيلة الوزن وتغذيتها محليا لمدة ٤٥ يوما – وهو المتبع حاليا – يعتبر نمطا غير مجد اقتصاديا لحل مشكلة الانتاج المحلى . ومن ناحية اخرى لو استوردت عجول معدة للتسمين أقل وزنا – ومن ثم اعلى سعرا لوحدة الوزن – مع تسمينها محليا لفترة أطول ، فسوف تكون تكاليفها عالية ، بالاضافة الى ما يتطلبه الامر من استيراد اعلاف مركزة لتسمينها (نظرا للنقص الحالى فى انتاج الاعلاف بالنسبة للطلب) ، علاوة على المخاطرة المتوقعة لارتفاع نسبة النفوق ، وأن هناك احتمال تقلب الاسعار العالمية للعجول المستوردة نتيجة لتقلب حجم المسحوبات منها عالميا ، ثم انها تحتاج الى بنية اساسية فى الموانى لاجراءات الحجر البيطرى ، مما يؤدى الى رفع التكاليف الاستثمارية اللازمة .

والملاحظ ان القطاع الخاص لايقبل على استيراد اللحوم لحسابه ، وإنما يفضل المشاركة فى عملية الاستيراد كوسيط بين المؤسسات الحكومية المستوردة والمصدرين الاجانب ، وذلك على الرغم من انخفاض تكاليف اللحوم المستوردة عن تكاليف اللحوم المنتجة محليا ، وسماح التشريعات القائمة باستيراد اللحوم ، فنجد أن القطاع الخاص قد شارك بالاستيراد لحسابه الخاص بمقدار ١٥ ٪ فقط من جملة واردات اللحوم فى عام ١٩٨٠ ، والتى بلغت قيمتها نحو ١٣٠ مليون دولار . وكانت معظم وارداته للفنادق والمطاعم الكبرى .

ولعل استعراض الخطوات التنفيذية لاستيراد اللحوم يساعد على تقييم اسباب احجام القطاع الخاص عن التوسع فى استيراد اللحوم . وتتلخص تلك الخطوات فيما يلى :

– تقوم وزارة التموين بتحديد الكمية المطلوب استيرادها ، وذلك وفقا لتقديراتها الخاصة بالنسبة لحجم الانتاج والاستهلاك المتوقع الذى يبنى على أساس استبقاء حد أدنى لمتوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء ، دون أن يؤخذ فى الاعتبار أثر العوامل التى تؤثر على الاستهلاك الفردى مثل زيادة الدخل والتغير النسبى فى سعر اللحوم الحمراء والسلع البديلة .

– تحدد وزارتا التخطيط والمالية التمويل اللازم ، والذى عادة ما يقل عن متطلبات وزارة التموين ، وفقا لأولويات الخطة العامة للدولة . وحتى لو تم تدبير الاعتمادات التى طلبتها وزارة التموين بالكامل ، فغالبا ما تمر فترة طويلة نسبيا بسبب التعقيدات البيروقراطية ، يرتفع فيها سعر الاستيراد عند التنفيذ وقت توفر التمويل ، وعندئذ تضطر وزارة التموين الى تخفيض الكمية المستوردة عن تلك المخطط استيرادها ، وذلك فضلا عن التأخير فى التوريد .

وتتسبب الظروف السابق شرحها فى محدودية واردات القطاع الحكومى من اللحوم الحمراء . وعلاوة على ما سبق ، فهناك اسباب اخرى لا تشجع القطاع الخاص على الاستيراد ، منها ما يلى :

– ليس لدى القطاع الخاص فى معظم الأحوال وسائل التسويق والنقل المناسبة لتداول اللحوم الحمراء وتخزينها ، خاصة اذا كانت ذات حجم صغير ، كما هو الجارى حاليا .

– يصعب على القطاع الخاص منافسة الواردات الحكومية فى اللحوم الحمراء فى السوق المحلى . فوزارة التموين تستورد لحوما ذات نوعية منخفضة وبسعر منخفض ثم تبيعها بسعر لا يزيد على تكاليف استيرادها ، فحتى لو استورد القطاع الخاص نوعية من اللحوم أفضل مما تستورده الحكومة ، فالمستهلك العادى لن يميز بسهولة اللحوم المستوردة الجيدة عن تلك الأقل جودة ، ولكنه سوف يميز اختلاف السعر فقط فى المدى القصير .

– يصعب على مستوردى القطاع الخاص عادة الحصول على كل متطلباتهم من العملات الأجنبية بالسعر التشجيعى ، لذلك فهم يدبرون احتياجاتهم بأسعار مرتفعة لا تسمح لهم – مع تحديد الهامش الربحى من قبل الدولة – بتغطية نفقاتهم .

– يفضل المستورد العمل كوسيط للقطاع العام ، حيث يمكنه الحصول بسهولة على عمولة تزيد على الهامش الربحى الذى تسمح به الدولة للمستورد ، والذى لايتعدى ٩٪ .

سلوك المستهلك تجاه اللحوم المستوردة :

كان سلوك المستهلك تجاه اللحوم المستوردة متحفظا خلال الستينات وحتى منتصف السبعينات غير أن الطبقات الفقيرة كانت تزيد من استهلاكها النسبى من هذه اللحوم بمعدل مساو للزيادة النسبية فى دخلها ، اذ تعتبرها بديلا رخيصا لسلعة راقية وهى اللحوم المحلية الطازجة . وفى شريحة الدخول المتوسطة تقل استجابة المستهلك لهذه السلعة بالرغم من زيادة دخله ، الا أن استمرار ارتفاع اسعار اللحوم الطازجة ادى الى تغير ذوق المستهلك تجاه اللحوم المستوردة تدريجيا .

اما انخفاض مرونة الطلب الدخلية لاستهلاك اللحوم المجمدة المستوردة ، بصفة عامة ، فيرجع الى قلة المعروض منها، وصعوبة الحصول عليها ، حيث ان منافذ التوزيع محدودة ، علاوة على رداءة النوعية نتيجة سوء التداول محليا ، على أنه لو كان العرض كافيا ، والحصول على السلع سهلا ، والنوعية جيدة – لأصبحت اللحوم المستوردة المجمدة سلعة بديلة جيدة ، يمكنها ان تخفف من ضغط الطلب على اللحوم المحلية ، وتعمل على الحد من ارتفاع اسعارها .

واستيراد انواع جيدة من اللحوم وبيعها بأسعار غير مدعمة –

حوالى ٣,٥ جنيه للكيلو جرام كسعر تجزئة للمستهلك – سوف يجعل الغالبية العظمى من المواطنين تقبل عليها ، ويقل الطلب على اللحوم البلدية التى تعدت أسعارها ٧ جنيهات للكيلو جرام ، ويمكن نقل عبء استيرادها للقطاع الخاص . وقد بدأت وزارة التموين فى هذا الاتجاه منذ عام ١٩٨٦ ، ونقلت عبء استيراد اللحوم للقطاع الخاص ، على أن يوفرها فى الأسواق بنوعية جيدة ، وبأسعار غير مدعمة . ولكن تبقى بعد ذلك مشكلة تدبير العملات الأجنبية وسعر الصرف ، على أن هذا الموضوع يندرج فى اطار السياسات المالية والنقدية . وبصفة عامة فان استيراد لحوم حمراء (قطعيات ذات نوعية جيدة) لابد أن يواكب تنمية الانتاج المحلى لأقصى طاقة ممكنة ، بحيث يحدث استقرار للأسعار حين يتعادل الطلب مع العرض على مدار السنة .

٦) البنية الأساسية التسويقية :

تشمل البنية الاساسية التسويقية اسواق الماشية وتجهيزاتها ، ووسائل النقل والطرق والمجازر ووحدات تصنيع المخلفات بعد الذبح والتبريد والتجميد ، ومنافذ التوزيع للمستهلك وتجهيزاتها .

وبالنسبة لأسواق الماشية ، فسوف يتم تناولها فى الجزء الخاص بالحيوانات الحية . أما وسائل النقل والطرق ، فتتوافر فى مصر الطرق الكافية . وهناك وسائل السكك الحديدية والشاحنات بأنواعها . وارتفاع اسعار النقل هو جزء من مشكلة التضخم العام فى مصر ، علاوة على أن الأنشطة الاقتصادية الوسيطة – ومنها النقل – تبالغ فى هوامشها الربحية بسبب ضعف التركيب المؤسسى والهيكل التنظيمى للأسواق والذى يعتبر علاجه من أهم مقترحات تطوير النظام التسويقى للماشية واللحوم الحمراء فى مصر .

وبالنسبة للمجازر ، فهناك عجز فى المتاح منها لاستيعاب المذبوحات اليومية . ويؤكد ذلك أن نسبة اللحوم الحمراء المنتجة سنويا ، والمذبوحة خارج المجازر – زادت من حوالى ٣٦٪ الى ٤٩٪ فى المدة ما بين عامى ١٩٦٥/٦٤ ، ١٩٧٥/٧٤ . ويرجع العجز فى طاقة المجازر الى صغر السعة وليس الى العدد ، حيث يبلغ عدد المجازر الحكومية فى مصر ١٧٦ مجزرا ، وقد اتضح ان ٦٠٪ من الذبائح يتم ذبحها فى مجازر القاهرة والاسكندرية والجيزة ، والتى يبلغ عددها ١٨ مجزرا . ومن جملة تلك المجازر ، لا توجد إلا ثلاثة مجازر آليه احدها فى القاهرة والثانى فى الاسكندرية والثالث فى المنصورة ، ومعظم المجازر بدائية لا تزيد عن مجرد مساحة من الأرض الفضاء المظللة ، بها توصيلات مائية ، ولا تراعى الشروط الصحية ، ولا توجد بها وحدات تصنيع للمخلفات أو وحدات تبريد سريع لمدة ٣-٤ ايام للحفظ وإنضاج اللحم . وبعض تلك المجازر يقع فى وسط المناطق السكنية محاطا بالمساكن مثل مجزر الزيتون . ويعتبر هذا الوضع بعيدا كل البعد عن نظام التسويق الكفء ، كما أنه مصدر لتلوث البيئة وتلف لحوم الذبائح نتيجة نشاط البكتريا على أنسجة ودهون الذبيحة ، والذبح خارج المجازر جزئيا لأسباب أخرى مثل : التهرب من تنفيذ قانون عدم ذبح الاناث ، حيث يتم ذبح عدد كبير من الاناث خارج المجازر . ويعود ذلك الى نقص الاعلاف مع زيادة الطلب على اللحوم الحمراء ، او لاعادة التوازن بين الكثافة الحيوانية ومساحة البرسيم المستديم . كما ان الذبح خارج المجازر يجنب المنتج اعدام ذبائح مريضة او غير مطابقة للمواصفات ، خاصة وأن أعراض بعض الامراض لا تظهر على اجزاء الذبيحة كما فى حالة الاصابة بالطفليات الداخلية او الاصابة بالسل .

وبالنسبة للتخزين بالتبريد او التجميد ، فالمتوقع ان يزيد الطلب على هذه الخدمة مع التوسع فى الاستيراد وتقدر التكاليف الاستثمارية الثابتة اللازمة لانشاء ثلاجات بمقدار ٩٠ جنيها لطن اللحوم ، وذلك باسعار عام ١٩٨١ ، وقد ارتفع هذا الرقم الى نحو ٢٥٠ جنيه بأسعار ١٩٨٦ ، ويشير ذلك الى أن التوسع فى الاستيراد يعنى ايضا اضافة تكاليف قومية لازمة لإنشاء الثلاجات . ولكن من جهة أخرى تشير الاحصاءات الحالية الى كفاية سعات التخزين بالتبريد لتغطية كل توسعات الاستيراد .

أما بالنسبة لموضوع تدريج وتعبئة اللحوم ، فقد بدأت الدولة فى السنوات الأخيرة الاهتمام بالتدرج والتعبئة للسلع القابلة للتلف ، ومنها اللحوم ، حيث تحظى بأولوية خاصة ، واصبح العائق هو السعة الانتاجية للمصانع القائمة .

٧) المنتجات الحيوانية والميزة النسبية :

روعى عند تخطيط السياسة السعرية ، ايجاد مؤشر يساعد فى